

第十回 参議院運輸委員會會議 録 第三号

昭和二十六年二月二十三日(金曜日)午後一時三十分開会

本日の會議に付した事件

○海難審判法の一部を改正する法律案

(内閣提出)

○港則法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○港則法の一部を改正する法律案(内閣送付)

○海事代理士法案(内閣送付)

○水路業務法の一部を改正する法律案(内閣提出)

(内閣提出)

○一般運輸事業に関する調査の件

(最近の海運事情及び船腹の増強対策に関する件)

(昭和二十六年年度運輸省関係予算に関する件)

○委員長(植竹春彦君) 只今より運輸委員會を開催いたします。

公報の順序と違つてあります。

海難審判法の一部を改正する法律案、港則法の一部を改正する法律案、これは予備審査、海事代理士法案、これも予備審査であります。それを一括上程いたしましたとして提案理由の説明を政府にお願いいたしますと思ひます。順序を狂わしますこと、御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(植竹春彦君) ではさように決定いたします。

○國務大臣(山崎猛君) 海難審判法の一部を改正する法律案の提案の理由を

説明申し上げます。

海難審判法は施行せられてから二年有余を経過したのでありますが、現在海難審判の証拠規定は、刑事訴訟法に準拠することになつておるので、海難審判にはその複雑な証拠規定をそのまま適用しなければならぬ立場に置かれておるのであります。併しながら海難事件の発生原因を探索することを主とし、関係者の懲戒処分を従とする海難審判と刑事裁判とは本来の目的を異にするのであります。海難審判に刑事訴訟法の複雑な証拠規定をそのまま適用することは、海難事件の審判の迅速な処理に支障を来すばかりでなく、その審理が証拠関係の手続上甚しき制約を受けまして、海難審判法の本来の目的に副い得ない結果を招来することになるのであります。従つて事件処理の迅速を図り、且つ海難審判法の目的達成のために最も合理的な証拠規定を独立して設ける必要があるものであります。これが本改正法律案の主な提案理由であります。従いまして証拠規定は、新刑事訴訟法のような複雑な規定を避けまして、海難審判の特殊性を織込んだ大綱的な証拠法の諸原則にとどめまして、海難原因探求の目的達成に審判官の技術的判斷力を遺憾なく發揮し得るようにしたものであります。何とぞ御審議の上御可決あらんことをお願いする次第であります。

次に海難審判法の一部改正法律案に関する提案理由を説明申し上げます。

本法は現在の港則法に定める港域

が、港灣事情の変化等に伴ひまして現行のままで種々の都合な事態を生じて参つておりますので、別表を全面的に改正しようとするものであります。その主なる事由は、第一に、新たに本法によつて港域を定める必要のある主要港が生じて参つたことであり、第二に、港の状況の変化に伴ひまして港域を変更する必要がある港が生じて参つたことであり、第三に、現行の港域の規定では、その基準となつてゐる対象物の変化等によりまして港域が明確でなくなつた港が生じて参つたことであり、最後に港名を変更することが適當であると認められる港が生じて参つたことであります。

以上の理由によりまして本案を提出いたしました次第であります。御審議の上御可決あらんことをお願いいたします次第であります。

次に港則法の一部を改正する法律案の提案理由を説明申し上げます。

この改正の要点は、特定港内において船舶が火災を起した場合、船舶が発する火災警報に関する規定を新しく設けるものであります。近來港内碇泊中の船舶の火災事故は毎年多大に上りま

つて、火災による損害の防止、軽減策につきましましては種々検討いたしました結果、火災発生時に速かに火災警報がなされたりさすれば、人命及び財産の損害を軽減し得たものであるとの結論を得たのであります。この点に關しましてはアメリカ、カナダ、或いは東西の數々の港の港則におきましても一

般火災警報手段に更に加えて、港内の火災発生船舶に対して一定の火災警報を發する義務を課する旨法制化しておることが判明いたしましたのであります。

我が国におきましてもこの火災警報に關する規定を港則法にとり入れることが必要であると考えましてこの法案を提出いたしました次第であります。何とぞ御審議の上御可決あらんことをお願いいたします次第であります。

次に海事代理士法案提案の理由を説明申し上げます。

この法律案の対象となつております海事代理士が行う業務と申しますのは、他人の委託により対価を得て海事関係の行政機関に対し船舶法、船員法、船舶安全法といつたような海事諸法令の規定に基きまして諸種の申請、届出、登記等の手続一切を行う業務であります。この法律案は、このような海事代理士の行う業務が一般の利便に少からん影響のあることに鑑みまして、その資格を定め、試験、登録等の制度を設けまして、その取扱報酬額の届出、是正等につき規定を設けまして、事業を委託する海事関係者の利便を図ると共に、海事代理士の行う業務の妥當な範圍を定めまして、関係業種との調和を図らうとするものであります。この業務に対する法規制といたしましては昭和二十二年末までは、明治四十一年に逓信省令で制定された海事代理人取締規則により管海官庁の許可を得た者に限りその業務を行ひ得ることになつておつたのであります。然る

ところこの規則は新憲法の下におけるいわゆる「法律を以て規定すべき事項を規定している命令」として、昭和二十三年一月一日以降その効力を失つたのであります。それ以來、この業務は法律上全く自由な營業となつて今日に及んだ次第であります。運輸省並びに国会に對し広く海事関係者一般から海事代理業務に関する官庁の監督が廢止されたために、しばしば不適格者により行われ、利用者の利便を著しく害しておるので、これに關する監督法規を制定されたき旨の陳情請願が参つておるといふ事情もありませんし、又昭和二十五年改正せられた司法書士法により、船舶登記に關し司法書士と海事代理人との職務の分界について疑問を生じ、地方の法務局等で海事代理人の行う申請が拒否されたことがしばしばあつたのであります。海事代理人の職務の範圍を明確にするためにも、この法律案を制定する必要があると考慮するに至つた次第であります。

以上の理由は極めて概略であります。御審議の上御可決あらんことをお願いいたします次第であります。

以上四法案の提案理由を御説明申し上げた次第であります。

○委員長(植竹春彦君) この四法案につきましまして質問を次回にいたしましたので、これより公報の順序に戻りまして、元へ戻りまして、水路業務法の一部を改正する法律案を議題といたしましたと思ひますが、御異議ありませんか。

○委員長(植竹春彦君) 只今より運輸委員會を開催いたします。

公報の順序と違つてあります。

海難審判法の一部を改正する法律案、港則法の一部を改正する法律案、これは予備審査、海事代理士法案、これも予備審査であります。それを一括上程いたしましたとして提案理由の説明を政府にお願いいたしますと思ひます。順序を狂わしますこと、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(植竹春彦君) では御異議ないと認めまして、さようにいたします。

それでは水路業務法の一部を改正する法律案を議題といたします。

前回の御質疑に引き続きまして、質疑のおありのかたは順次御発言をお願いいたします。

別に御質疑もございませんければ、これより本案の討論に入りたいと思ひますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(植竹春彦君) それでは御異議ないものと認めまして、これより討論に入ります。

御意見のおありのかたは、それど、賛否を明らかにしてからお述べをお願いいたします。なお修正意見がございましたら、討論中にお述べをお願いいたします。

○小泉秀吉君 私は本案に対して大體賛成であります。極めて少部分に対する二、三の修正意見を持つておりますので、修正の理由を申述べて修正案を出したいと思ひます。

先刻事務局から水路業務法の一部を改正する法律案に対する修正案というものと、それから漁業法の抜萃を専門室から皆さんに配付して頂きましたので、それに基づいて修正案の理由を申上げたいと思ひます。

第一は、海上保安庁法には水路部の所管事務として「水路図誌及び航空図誌の調整及び供給に関する事項」と規定してあります。又事実上戦前から水路部の所管であつたのであるから、今回民間航空の一部が復活されるに伴ひまして水路業務法の一部改正を行ひ、

航空図誌の調整及び供給に関する事項を挿入してこれを明らかにするのは適当であります。航空図誌の調整供給の目的は、航空の安全に寄與することにあることは申すまでもないので、この際水路業務法の目的を規定して安全の確保を図る」と表示されておられるのを、私は「海空交通の安全の確保に寄與する」と改める必要があると存するので、これが修正の第一点であります。

第二には、定置漁業及び共同漁業について航行の安全並びに漁業者の損害予防のために、免許又は許可する都道府県知事に、一定の報告の義務を規定せんとするものであります。原案によりますると、漁業法との関係におきまして法文の趣旨が明確でないのみならず、本改正の目的達成には、このよう

な書きかたでは不十分であり、又字句の点においても適切でないと思ひますのであります。従ひまして都道府県知事が漁業権の設定、その分割、又は変更を免許した場合、又許可がなければ営むことを禁止されておるといふ第二種共同漁業を許可した場合などにおきまして、運輸大臣が指定する事項について知事に、報告せしめることを明瞭にすることと修正する必要があるのではないかと存する。従ひましてその第二の点はお手許に差上げました修正案のように明瞭に書いたほうがよいといふことが第二の点であります。

第三は、第二十九條の第三号中の改正に関する條項であります。が、改正案の目的は、水路業務法第六條は、「海上保安庁以外の者が、その費用の全部又は一部を国又は地方公共団体が負担し、又は補助する水路測量を実施しようとするときは、海上保安庁長官の許可を要することになつておられ、許可を受けた者は、一定の基準によつて測量を実施せねばならぬことになつておるのであります。が、それを全く履行されないから、罰則を設けてその履行を期せようとするのがこの法律案であります。が、私どもは水路測量の公益性につきましては、陸地測量の場合に比して何ら劣るところはないといふことを認めますと同時に、水路業務法の建前から見ましても、直ちにこれに罰則を以て臨むということは甚だ酷である。従つてこの種のこととは行政的措置によつて、当局が努力さえすれば漸次改善されると信じますので、この改正條項を削除するほうがよろしい、こういうふうに思ふ次第で、この罰則からそれを削除するという修正案を提出しようといふのであります。

大體修正案の理由は先刻申上げましたような次第であります。この修正案はお手許に差上げておる修正案を御覽頂ければわかると思ひます。若し必要ならこの修正案を讀んでもいいと思ひます。

○委員長(植竹春彦君) 岡本専門員から修正案を朗讀いたすような発言がございました。

○委員長(植竹春彦君) 朗讀いたしました。

○委員長(植竹春彦君) 岡本専門員から修正案を朗讀いたすような発言がございました。

○委員長(植竹春彦君) 朗讀いたしました。

○委員長(植竹春彦君) 朗讀いたしました。

○委員長(植竹春彦君) 朗讀いたしました。

○委員長(植竹春彦君) 朗讀いたしました。

○委員長(植竹春彦君) 朗讀いたしました。

○委員長(植竹春彦君) 朗讀いたしました。

第一條中「海上における安全の確保を図る」を「海空交通の安全の確保に寄與する」に改める。

第十九條の改正規定を次のように改める。

第十九條に次の一項を加える。

2 都道府県知事は、漁業法(昭和二十四年法律第二百六十七号)第十條若しくは第二十二條の規定に基き、定置漁業若しくは運輸大臣の指定する共同漁業につき免許をしたとき、又は同法第六十六條第一項本文の規定に基き、運輸大臣の指定する漁業の許可をしたときは、左の事項を海上保安庁長官に通報しなければならぬ。同法第三十七條から第四十條までの規定に基き漁業権を取り消し又は変更したとき、その他通報した事項を変更したときは、これらの事項について、また同様とする。

一 定置漁業にあつては、定置漁具の位置及び定置の期間

二 共同漁業又は許可をした漁業にあつては、漁場の区域、敷設漁具の位置及び漁具敷設の期間のうち運輸大臣の指定するもの

第二十九條第三号の改正規定を削る。以上。

○委員長(植竹春彦君) それでは討論を続行いたします。他に御発言はございませんでしょうか。

○委員長(植竹春彦君) ちよつと速記をとめて。

○委員長(植竹春彦君) 速記を始めて……。

○委員長(植竹春彦君) 速記を始めて……。

○委員長(植竹春彦君) 速記を始めて……。

○委員長(植竹春彦君) 速記を始めて……。

○委員長(植竹春彦君) 速記を始めて……。

○委員長(植竹春彦君) 速記を始めて……。

○委員長(植竹春彦君) 速記を始めて……。

○委員長(植竹春彦君) 速記を始めて……。

る船もあるわけでございます。従つて
本当に外航通船船と言いますのは、
二日一日現在で貨物船では四十六万
トン、重量トンにいたしますと約七
十萬重量トン、それからタンカーで九
万六千総トン、重量トンにいたしま
すと約十五萬重量トンであります。で
昨年一月から十月までの輸送実績を
見ますと、全体の輸出入数量の約二
割を日本船で運んで来たわけであり
ます。ところで昨年十二月何日ござい
まするか、トルーマン大統領の非常事
態宣言によりまして、急激に世界の海
運市場が好調を示して参りまして、東
洋方面に外航して参りますそれらの
外国船が非常なる減少を示して、同時
に日本といたしましても従来中共に依
存して参りました物資約五十三、四万
トンは、これを北米その他遠洋方面に
切換えなければならぬ、こういう事
情が出来ました。日本として原
材料の輸入確保に非常なる困難を来し
たのであります。北米或いはタイから
の食糧の買付、或いは北米からの製鉄
用石炭、インドからの鉄鉱石、或いは石
炭、こういうふうな約百万トン近い物
資の輸入が困難になつて来たわけでござ
います。そこで日本自体の船腹拡充
という問題が急激にやかましくなつて
参りました。昨年暮の十二月二十二日
に船腹増強の閣議決定をいたしました第
一でございます。なお二十六年度の輸送
を見通しましたも、現在のままの船腹
で行きます場合には、仮に遠洋から入
ります五〇%を日本船で積み取るとい
たしまして、年間通じて百万重量ト
ン、五〇%の所要船腹に對しまして
なお百万重量トンからの船腹不足にな
るわけでございます。そこでその増強

対策といたしまして挙げましたもの
が、二十五年年度の新造対策として決定
いたしました十七萬トンに對しまし
て、なお見返資金が残つておりますの
で、その見返資金を至急使つて更に追
加建造すること、それから二十
六年度の設計画として四十萬総トン
の建造を目指し、そのうち二十萬総ト
ンは四月早々に着手できるようにす
る。それから現在持つております戦時
標準型の船は、すべてこれを改造して
外航通船格にする。又昨年御援助によ
りまして成立いたしました低性能船買
上法によりましてすでに買入れており
ます船中、いわゆるD型以上、総トン
数二千トン以上の船については、これ
は般主の手に戻して運航する。更に従
来比較消極政策をとつておりました
外国船の備船並びに購入をこの際積極
的にやる。それからトラック方面、或
いは沖繩方面に相当大量の船が沈んで
おりますので、それらの船のうち最も性
能のよろしいと考えられるもの、約十
隻余りの早急引揚げを開始する。こう
いう政策をきめたわけでございます。
目下その政策の線に沿つて着々その実
現を図つておる次第でございます。
一番最初に申上げました二十五年度
の設計画に對する追加分につきましては
は、当初五萬総トンの計画でありまし
たのを七萬総トンに増加いたしました
で、これはすでに希望船主決定の手続
も終えて關係方面の許可を待ちつつあ
るのでございます。それから二十六
年度の新設計画二十萬総トンにつきま
して、当初それを遂行するための見返資
金が十分ついておりますが、
数日前それを達成するに必要な見返資
金七十億の増額を得まして、従つて二

十六年度の海運に對する見返資金約十
五億を約百八十四億に増額することに
よつて、見返資金の裏付けをいたしたの
でございます。これは目下希望船主を
募集いたしております、予定の四月
早々、或いは多少遅れるかも知れませ
んが、四月末日までには許可を出し得
る段取りになる、かように考えており
ます。それから戦艦の改造につきま
しては、貨物船といたしましていわゆ
るA型貨物船、これが十八隻、それか
らタンカーが十一隻でございます。それ
すでに手を著けておりますのが約
五はいであります。非常に改造の手の
著けかたが少いのでございますが、こ
れは目下のところ、その改造しないま
まで動き得るといふことが認められて
おりますので、できるだけ有効に使い
たいという船主の希望と、もう一つは
この新造と改造が重なりまして、なか
な資金の手当がつかないという点も
あつたのでございます。私もこの改
造と買船に對しましては、政府として
はできるだけ奨励政策をとるが、その
資金の手当は船主自身の手で市中銀行
から調達してもらいたい、こういう政
策をとりました。但しただ単にそれを
言うだけでは、市中銀行がすでに海運
に對するオーバ・ローンの状態にな
つておりますので、市中銀行が乗つて
来ない。そこで大蔵省と相談いたしま
して、市中銀行が改造若しくは買船に
金融いたしました場合、その金額に相
当する金融債を、その銀行が持つてお
ります金融債を、その銀行が肩代りし
て、その使つた資金だけの量を補填す
る、こういう政策をとつております。

又興銀、勸銀の金融債を預金部資金で
引受ける場合に、興銀、勸銀に相当量
改造買船に流すということ、大蔵省
から強く交渉するということ、大蔵省
来たのであります。これは新聞等で大
蔵大臣が声明されておつたようであり
ますが、その線をやつて来たのであり
ます。ところで實際問題としてなか
な金の付かない点がある。殊に改造
についてはなか／＼進まない、そこで
最近の見返資金増額の場合に、改造に
ついても一部見返資金を流すというこ
とを決定いたしました。先ほど申しま
して七十億円の増額のうち十億を改造
のほうに流す。従つてこれから改造に
着手いたしますもの改造費の約三割
が見返資金で賄える、あとの七割は只
今申しましたように金融債の預金部引
受という線、市中銀行から強力に融
資の途をつけるということに進むよう
に相成つておるのであります。こうい
う点で改造のほうは相当強力に進め得
ると、かように考えております。それ
から買船、備船でございますが、当時
備船は相当見込があるのではないかと
いうふうな考えられておりましたが、
その後備船市場が非常に強調でありま
して、一時昨年の秋頃は二ドル五十セ
ント或いは三ドル程度でございました
備船料が、現在では五ドル以上或いは
五ドル五十セントという非常に強い要
求がございます。なか／＼船がつかま
らない、従つて今まで備船しておるの
は約五はいしかありません。ただ買船
のほうは相当引合がございまして、船
価はどん／＼上つておりますが、日本
の海運業者としては、この機を逃さず
に船をつかみたいということ、非常
に積極的に買船交渉に當つておりまし
て、当初買船として私も大体二十隻
くらいをいたしたと、かように考えて

おりましたが、すでに許可いたしましたし
たものが十三隻で、目下引合中のもの
が二十五隻ございまして、三十八
隻。ただ問題は、これだけの円資金が
手当てできるかどうか、外貨のほうは一
応千万ドル割当てられまして、まあこ
れでは足りない、かように考えておる
をしたいと思います、更に増額の交渉
をしたい、かように考えておる
が、同時にそれだけの円資金がつか
るかどうか、海運業者は一応それらの
船は四月、五月或いは七月が引渡し
でございますので、それまでに金の手
当てをすればよろしい、取あえずは一割
乃至二割の手数料、あとはそのとき委
せと言えはばおかしですが、幾分投機
的要素も含んで、七月頃までに手当て
すればいいんだというので、盛んに契
約を急いでおるわけでございます。ま
あこの円資金をどうするか、先ほど申
しましたような方法では、この三十八
隻、約二十萬総トンでございますが、
円資金として八十五億、当初私どもは
二十隻約五十億くらいというふうな考
えを持つておつたんであります、八
十五億の円資金がつかないかどうかと
いう問題が起つて来ておるのでありま
す。

それから沈船のほうでござい
ます、これはトラック或いは沖繩がGH
Qの管轄外でございまして、GHQを
通じて交渉中でございますが、なか
なかこれは思うように参りません。い
つ頃着手できるかも見込がないわけ
でございます。で当初の六次の計画の追
加を早急に促進すること、それから二
十六年度、いわゆる第七次設計画を
四十萬総トン、前期に二十萬総トンや
改造、それから買船を一応二十隻行な

改造買船に流すということ、大蔵省
から強く交渉するということ、大蔵省
来たのであります。これは新聞等で大
蔵大臣が声明されておつたようであり
ますが、その線をやつて来たのであり
ます。ところで實際問題としてなか
な金の付かない点がある。殊に改造
についてはなか／＼進まない、そこで
最近の見返資金増額の場合に、改造に
ついても一部見返資金を流すというこ
とを決定いたしました。先ほど申しま
して七十億円の増額のうち十億を改造
のほうに流す。従つてこれから改造に
着手いたしますもの改造費の約三割
が見返資金で賄える、あとの七割は只
今申しましたように金融債の預金部引
受という線、市中銀行から強力に融
資の途をつけるということに進むよう
に相成つておるのであります。こうい
う点で改造のほうは相当強力に進め得
ると、かように考えております。それ
から買船、備船でございますが、当時
備船は相当見込があるのではないかと
いうふうな考えられておりましたが、
その後備船市場が非常に強調でありま
して、一時昨年の秋頃は二ドル五十セ
ント或いは三ドル程度でございました
備船料が、現在では五ドル以上或いは
五ドル五十セントという非常に強い要
求がございます。なか／＼船がつかま
らない、従つて今まで備船しておるの
は約五はいしかありません。ただ買船
のほうは相当引合がございまして、船
価はどん／＼上つておりますが、日本
の海運業者としては、この機を逃さず
に船をつかみたいということ、非常
に積極的に買船交渉に當つておりまし
て、当初買船として私も大体二十隻
くらいをいたしたと、かように考えて

改造買船に流すということ、大蔵省
から強く交渉するということ、大蔵省
来たのであります。これは新聞等で大
蔵大臣が声明されておつたようであり
ますが、その線をやつて来たのであり
ます。ところで實際問題としてなか
な金の付かない点がある。殊に改造
についてはなか／＼進まない、そこで
最近の見返資金増額の場合に、改造に
ついても一部見返資金を流すというこ
とを決定いたしました。先ほど申しま
して七十億円の増額のうち十億を改造
のほうに流す。従つてこれから改造に
着手いたしますもの改造費の約三割
が見返資金で賄える、あとの七割は只
今申しましたように金融債の預金部引
受という線、市中銀行から強力に融
資の途をつけるということに進むよう
に相成つておるのであります。こうい
う点で改造のほうは相当強力に進め得
ると、かように考えております。それ
から買船、備船でございますが、当時
備船は相当見込があるのではないかと
いうふうな考えられておりましたが、
その後備船市場が非常に強調でありま
して、一時昨年の秋頃は二ドル五十セ
ント或いは三ドル程度でございました
備船料が、現在では五ドル以上或いは
五ドル五十セントという非常に強い要
求がございます。なか／＼船がつかま
らない、従つて今まで備船しておるの
は約五はいしかありません。ただ買船
のほうは相当引合がございまして、船
価はどん／＼上つておりますが、日本
の海運業者としては、この機を逃さず
に船をつかみたいということ、非常
に積極的に買船交渉に當つておりまし
て、当初買船として私も大体二十隻
くらいをいたしたと、かように考えて

改造買船に流すということ、大蔵省
から強く交渉するということ、大蔵省
来たのであります。これは新聞等で大
蔵大臣が声明されておつたようであり
ますが、その線をやつて来たのであり
ます。ところで實際問題としてなか
な金の付かない点がある。殊に改造
についてはなか／＼進まない、そこで
最近の見返資金増額の場合に、改造に
ついても一部見返資金を流すというこ
とを決定いたしました。先ほど申しま
して七十億円の増額のうち十億を改造
のほうに流す。従つてこれから改造に
着手いたしますもの改造費の約三割
が見返資金で賄える、あとの七割は只
今申しましたように金融債の預金部引
受という線、市中銀行から強力に融
資の途をつけるということに進むよう
に相成つておるのであります。こうい
う点で改造のほうは相当強力に進め得
ると、かように考えております。それ
から買船、備船でございますが、当時
備船は相当見込があるのではないかと
いうふうな考えられておりましたが、
その後備船市場が非常に強調でありま
して、一時昨年の秋頃は二ドル五十セ
ント或いは三ドル程度でございました
備船料が、現在では五ドル以上或いは
五ドル五十セントという非常に強い要
求がございます。なか／＼船がつかま
らない、従つて今まで備船しておるの
は約五はいしかありません。ただ買船
のほうは相当引合がございまして、船
価はどん／＼上つておりますが、日本
の海運業者としては、この機を逃さず
に船をつかみたいということ、非常
に積極的に買船交渉に當つておりまし
て、当初買船として私も大体二十隻
くらいをいたしたと、かように考えて

改造買船に流すということ、大蔵省
から強く交渉するということ、大蔵省
来たのであります。これは新聞等で大
蔵大臣が声明されておつたようであり
ますが、その線をやつて来たのであり
ます。ところで實際問題としてなか
な金の付かない点がある。殊に改造
についてはなか／＼進まない、そこで
最近の見返資金増額の場合に、改造に
ついても一部見返資金を流すというこ
とを決定いたしました。先ほど申しま
して七十億円の増額のうち十億を改造
のほうに流す。従つてこれから改造に
着手いたしますもの改造費の約三割
が見返資金で賄える、あとの七割は只
今申しましたように金融債の預金部引
受という線、市中銀行から強力に融
資の途をつけるということに進むよう
に相成つておるのであります。こうい
う点で改造のほうは相当強力に進め得
ると、かように考えております。それ
から買船、備船でございますが、当時
備船は相当見込があるのではないかと
いうふうな考えられておりましたが、
その後備船市場が非常に強調でありま
して、一時昨年の秋頃は二ドル五十セ
ント或いは三ドル程度でございました
備船料が、現在では五ドル以上或いは
五ドル五十セントという非常に強い要
求がございます。なか／＼船がつかま
らない、従つて今まで備船しておるの
は約五はいしかありません。ただ買船
のほうは相当引合がございまして、船
価はどん／＼上つておりますが、日本
の海運業者としては、この機を逃さず
に船をつかみたいということ、非常
に積極的に買船交渉に當つておりまし
て、当初買船として私も大体二十隻
くらいをいたしたと、かように考えて

うという計画を履行いたしました場合に、大体先ほど年間を通じて百万重量トンの不足と言いましたが、そういう増強対策を講じた後におきまする船腹不足は、上半期、下半期、極く平均的に通観いたしますると、上半期は約六十八万重量トンの不足になる、下半期になりまると四十四万重量トンの不足になるというところまで漕ぎつけ得るわけでございます。但しこれは最初に申しましたように、日本に輸入される物資の五〇%を日本船で運ぶとしてその船に対する不足量でございます。で、外国船のこちらに來る來かたが減少いたしますと、更にこの不足量は大きくなるわけでございます。この船腹不足対策に關連いたしました、アメリカのいわゆるリバイ・ポートの備船の問題がたび／＼新聞紙上等に載つておるのでございます。併し私どもといたしましては、この船腹不足に対する最も手取り早い方法としてはアメリカに繋船されております、幾らになりまるとか、千八百隻近くの船の一部を日本側に貸與若しくは譲渡されるということが、一番の捷徑でありまるとので、これを機会あることに懇請しておるのでございますけれども、併しこれはアメリカの国内法で譲渡若しくは備船が禁ぜられておりますので、なかなか早急に運ばれない点もあるものであります。新聞等でいろいろの情報等が出ておりますが、私どものほうでは、ただ新聞面を通じて知り得るだけでございます、何らの情報も入っておりません。ただアメリカ側といいたしましては、百三十一隻の船をアメリカ海運業者に譲渡する、それからたしか二十六隻と思いましたが、これを同

様アメリカの海運業者に裸備船する、百五十七隻を繋船から外すという方法を講じて、これが三月或は四月に市場に出て來るんじゃないかと思ひます。これが発表されました当時、やや市況が下りましたが、その後更に元に戻り、現在又多少世界の海運市況は強氣になつておるようでございます。

○委員長(植竹春彦君) 只今の御説明に対して御質問ありでございます。どうぞ。

○岡田信次君 外国船をかうのは、日本に造船能力がないという關係でございますか。それからもう一つ、或は価格が非常に安いという關係ですか。それから買入れる船の何と申しますか、性質というか、性能というか、どの程度の船を予想されておりますか。

○政府委員(岡田修一君) ちよつと私大変失礼でございますが、御質問の最初の点聞きそこねましたが、なぜ外国が日本に売るかということでございますか、船を。

○岡田信次君 日本の造船能力が足りないから買われるのかということですか。

○政府委員(岡田修一君) 外国船の購入でございますが、私どもこの船腹増強対策を立てました場合に、飽くまで船腹増強対策の中心は新造である、今外国から買います場合に、多くはまあ船齡三十年或いはそれ以上の老齡船しか手に入らないであらうというところから、新造中心の政策をとつておるのでございますが、併し新造は七、八カ月或は一年を要する。早急の間に合わない。そこで早急に間に合やすという手段としては、どうしても外

國船の輸入若しくは購入に相当の力を置くべきだという説で、この点尤もでございます。私どもとしては、早急のいゆる応急船腹対策として、外国船の購入を図つておるのでございませう。まあ現実輸入される船を見ますと、大抵船齡三十年或はまあその前後でございます。中には船齡十二年以下のものもございましたが、これは一隻だけでございまして、それ以外の若い船としましては二十年或は二十五年、まあ船齡二十五年というものは、今購入しております船の中でも最もいほの部類に属します。船価としては相当さういう古い船の割合には高いものでございますが、今日の海運市況が非常にいいものでございますから、相当の高値であつても、現在の市況が二年程度続きますれば、大元が取り返せるといふので、海運業者としては非常なる強氣を示しておる次第でございます。

○菊川孝夫君 一つお伺いしたいのですが、外国船による輸送と邦船による輸送との運賃の比率というのは平均どのくらいになつておりますか。外国船一〇〇とした場合、日本船で運んだ場合、どのくらいになりますか。

○政府委員(岡田修一君) お尋ねの何は運賃……率でございますか、収入運賃の割合でございますか。

○菊川孝夫君 運賃の率で願ひたいと思ひます。

○政府委員(岡田修一君) 外国運賃につきましては、原則として世界の運賃率によつておるわけでございます。従つて日本船が表面上は外国船よりか安いということはないはずでございます。併し日本船の場合、相当長期の契

約をやつておりまして、まあ運賃の安い時代に結んだ契約が現在もなお続いている。従つて外国船よりは非常に割安な運賃で運んでおる。もう一つはそのときのマーケット・レートでやるといたしまして、やはり日本船の場合には從來からのい／＼な關係がございまして、多少安い運賃で引受けておる。又油の運賃になりますと、相当外国船よりか安い率で引受けております。

○菊川孝夫君 ちよつと具体的に二十五年十月から二十六年の一月までに大体輸送実績は二割が日本船によつておるといふ御説明でございましたが、それは十割日本船によつたとしたら、運賃の比率はどうなるかという点わかりませうか。日本船ばかりでやつた場合はどうなるか。その比率を、日本船で行つたら八で行くやつを、向うの船で行けば十かかる。これは保険料等を含めましてやかましくよくどこまでも問題になることですが、即ち外国船によつて輸送されているために相当船賃や保険料に取られてしまつて、輸出した品物も、輸出したものは却つて原価を叩かれ、輸入したものは船賃までかかつて來ると言われるのですが、それがどのくらいになつておるかということについて。

○政府委員(岡田修一君) 只今の大体二十五年度の輸出入物資の運賃のうち、外国船がどのくらいを占め、或いは日本船がどのくらいを占めておるかという、その率、これはわかりませうが、只今正確な資料は持つておりませぬ。先ほど言いましたように輸送の量としての比率が二割であります。併し日本船は一体に近いほうを運んでおり

ますから、運賃の率からいいますと或いは一〇%、或いは一二・三%しか占めてないのじゃないかと思ひます。それから日本船で運んだ場合、只今言いましたように實際多少安い運賃で運んでおります。形式上日本船だから運賃を特に安くする、或いは外国船だから特に高い。こういうことは実は日本船の場合いつも非難されますのは、日本船というのはその当時の市場運賃を守らないで、いつも運賃のダンピングをやるといふ非難を受けておる次第でありまして、従つて日本船でやる場合は運賃がこれだけ安くするのだというところは、ちよつと我々としては出しにくい点があるのです。實際問題として安いです。ただ日本船で運んでおります場合に、これは外国船の場合には外貨を拂うわけですからそれだけの外貨が流れてしまふ。日本船で運ぶ場合はそれだけの外貨がセーブされるいゆる貿易のバランスが運賃面だけ改善されるという利点があるのであります。

いゆる輸出の増進と同じ効果を持つわけでありませう。従つて日本経済としては、外貨船を使つて、外貨が流れるのを防ぐべきだ。他面において只今申上げましたように實質的には非常なるまあ運賃レート面でも御勉強しておるということが言われます。

○菊川孝夫君 それじや保険料のほうはどうですか。やはり同様なことが言えるのですか、保険料の方は外国船によるのと……、これは外国船によつた場合には……。

○政府委員(岡田修一君) 保険料の場合には、保険の料率からどういふふうになつておるかわかりませぬが、恐らく保険料の料率自体は、余り差がないの

じやないかと思ひます。但し外国の保険の場合にそれだけの外貨が出るわけです。

○菊川孝夫君 外国船によつた場合に、外国の保険会社にしなければいけないのですか、そういうことはありませんか。

○政府委員(岡田修一君) そういうきめはないかと思ひます。併し外国船の場合には、皆外国の保険を付けておられるように、日本船の場合には日本のものが多い。

○菊川孝夫君 外国船によつた場合といえども東京海上の保険を付けられるという事になつておるのですか。

○政府委員(岡田修一君) その辺のところは私もこれはつきりいたしません。併し、外国船を利用する場合には、勢いその外国船は外国の保険会社に付くということが多いだろ、と思ひます。併し日本の東京海上とか何とかいふような非常に信用あるところは、戦前においては外国船も相当付けておられたかと思ひます。現在においては殆んど外国の保険会社に付けておつて、日本の保険会社はまだ殆んど利用してないのじやないかと、かように考へます。

○菊川孝夫君 その率もわからんのですか、保険料……それは外国船によつたものは外国の保険会社にしますれば、それだけ向うに行つてしまふ。保険料の率、それだけ品物が高くなつて来るわけですね。

○政府委員(岡田修一君) これは私どものほうではわかりかねるのでございます。通産省と連絡いたしまして、どの程度の保険料として外に流れておるかということを見て見ようと思ひます。

○菊川孝夫君 余り何するのはやめませんが、これでおきますが、要は船腹増強対策とこれは切り離せない問題だと思ひます。だから秘密会でもよろしくございませうから、もう少し具体的に……海運局長逃げておられるようですが、船腹増強対策と切つても切れん問題だと思ひますので、この問題は盛んに各方面で演説会や何かあると、すぐそれを取上げて論ぜられておるから、もつと明らかにすべきだと思ひます。その場では困るので、資料を添えて御説明願ひたいと思ひます。秘密会でも結構です。

○委員長(植竹春彦君) なおこの料率は、専門員等にも調査があるようです。併し、御必要の場合には専門員のほうからお答え申上げます。

○高木正夫君 ちよつとお伺ひいたしたいのでありますが、我が国の現状の造船能力がどの程度であるかという、これが第一問であります。それから將來これを増強するに對して、政府はどのういふような施策をとられておるか、この二点についてお伺ひをして置きたいと思ひます。

○政府委員(岡田修一君) 以前にストライク・ミツシヨンが参りまして、調査されて報告しておりますのは、八十万総トンの建造能力ありと、併しこれは施設の面から言つておるのであります。まして、實際工員その他からいいますと、まあ四十五万総トン乃至五十万総トンといふところがいよいよ不足しないかと思つておられます。まあ私ども船腹増強対策を立てます場合に、大體その能力を見て、その能力のフル稼働という形を目指して増強対策を立て

ておるのであります。多少外国船の注文もございませうし、従つて四十万総トン建造という二十六年度対策がまあ日本の造船能力にマッチした計画である、そんなやうに考へておられます。

○高木正夫君 それからもう一つ残つておるわけですがね。つまり將來に對してどういふ方策をとられておるか。つまり民間に自由に任せておるか。なお一層必要性に迫られて政府が何かの手を打たれるやうな措置をとられておるか。

○政府委員(岡田修一君) 現在のところその造船能力を特に政府が奨励して、或いは積極的方策をとつて拡充するという考へは持つておりませんが、ただ造船経営の合理化を図り、或いは技術の合理化を図るといふ面の奨励措置を講じたい。そういうものについて一部見返資金から金を支出して造船の合理化を促進しよう、こういうやりかたをとつておられます。

○高木正夫君 そうすると政府はこれを増強する必要性というものを認めていないといふことになるわけですか。

○政府委員(岡田修一君) 目下のところ今の造船能力一ぱいを動かせば十分じやないかと、かように考へております。

○高木正夫君 そうすると先ほどのお話の通り今回速急に増強しても、大體必要の半分しか行かない。それが今の造船能力によつて行けば、大分年数がかかるように思われるわけなんです。この造船というものは、結局貿易外収入を図るといふことからは、結局貿易外収入の考へてはまず、造船の力を増して行くべきじやないかというよ

うな考へを持つておるわけなんです。政府はそれと考へを異するということになるわけですか。

○政府委員(岡田修一君) まあ造船のほうから言ひますと、できるだけたくさん作る、今の造船施設をどん／＼拡充する必要があるほどたくさん作るという事は非常に結構かと思ひますが、併し現在のやつております造船といひますのは、船主が皆自力でやつておるものじやございませぬ。みんな見返資金の裏付けがあつて、見返資金で五割程度の援助があるということに條件に造船をやつておるのでござい

ます。従つてその見返資金の面から言ひまして、四十万総トン以上の建造といふことがちよつと考へられないといひます。無理だと考へます。それから一面造船事業のほうから言ひましても、今急に拡充しても、その建造量が毎年続けばこれは非常に結構です。今年拡充して五十万トンの注文が出るにしても、次年度は二十万トンといふのじや非常に苦しい立場になる。それよりも三十万トン乃至四十万トンの建造をすつと何年か続けて行くといふほうが、造船事業のほうからいひましても安定する。見返資金の見直し或いは財政的な援助からいひましても、そう急激にたくさん作ることも困難で

ある。まあ毎年三十万或いは四十万作つて参りますと、例の経済安定本部で立てておられます自立経済計画では、二十八年度の計画量を運ぶためになお百二十万乃至三十万トンの船腹の建造が必要だと、こういうことになつておられます。従つて三十万トンから四十万トン、私どもは四十万トンを希望しておられますが、四十万総トンをこ

こ数年続けて行くことができれば幸ひじやないか、かように考へております。

○高田寛君 今の御質問に關連するのですが、現在の日本の造船の建造費の高騰状態、或いは世界の造船界の一般の趨勢から見て、今後外国からの日本の造船事業界に對する注文というものが殖えて来る見込があるかどうか、その点は如何でしょうか。

○政府委員(岡田修一君) 現在外国のほうから相当多くの注文が来ておるよ

うです。それは歐洲方面の造船能力が一ぱいでございまして、三年ほど先までの注文も取るといふやうな状況でございまして、従つて比較的余裕のある日本のほうへ流れて来ておる。今まで外国船の注文といふのは比較的安い値段であつたやうでございまして、最近日本のほうで国内船の建造を優先的にするのだといふ方針を明示いたしましたから、外国船のほうで相当あせつて来ておると言ひます。或る程度の値段を出してもいいから是非建造してくれといふやうな状況になつて来ておるやうでございませぬ。まあ世界の情勢がこういふ情勢が続きますれば、そういう外国からの注文も相当日本に流れて来ると、かように考へます。

○高田寛君 いま一つ、別の問題ですが、今船腹を増強することに邁進しておるのだが、この造つた船を十分に活用するといふ意味から言つて、今まで幸ひにして最近外国からの輸入物資を日本の船で運ぶといふことがだん／＼と行われて来ておる。併し從來その輸入物資を取りに行く、行き途はまるで空で行く、片荷の状態になつておるといふことは誠に歎わしい状態であると思つておるのですが、この輸出貨物も

日本の船で運ぶという点についての見通しを一つお聞かせ願いたいと思うのでございます。

○政府委員(岡田修一君) 日本の海運が本格的に世界海運に復帰する以前においては、余り連合国の海運業者を刺激することからいたしまして、又従来の世界海運の慣行からいたしまして、日本の輸出物資の大部分である雑貨を一般不定期船に積取るといふことは差控えたほうがよろしかろう。そういう輸出雑貨は、定期航路の開設ということによつて解決しようじやないかという方針がとられておるのであります。

それで定期航路の開設でございまして、関係方面でもいろいろ心配になりまして、現在までに許可になりまして、南米航路、それからパノック航路でございまして、なお目下問題になつておられますのはインド、パキスタン航路、それから北米航路、それにインドネシアへの航路、こういうものが開設されますと、スフその他綿の輸出は日本の船に積まれて行くということになるのであります。現にパノック航路等におきましては、最近漸く定期航路として出発したのでございまして、相当日本船の利用があるようでございます。私もともいたしましては、一日も早くこのような定期航路の開設、すべての定期航路の開設が実現するようということについて努力をいたしておる次第であります。

ほかの一般不定期船につきましても、それが大体満船物である場合、或いはバルキー・カーゴである場合は認められておるのでございます。

○小泉秀吉君 今のお話に関連して、

北米航路は相当長い間申請して許可になつていないようだが、新聞なんかで見ると、申請者が相当多くて、その間に協定がでないから、或いは互いに競争しているからというふうな理由で許可が下りないのだというふうな見聞かたをしていられる人もあるようです。又実際そういうことになしに、向うの都合でなか／＼許可が下りないのだというふうなことを聞くのですが、真相はどういうふうなのか、差支えなかつたらお伺いしたいと思います。

○委員長(植竹春彦君) 速記をとめて。
〔速記中止〕

○岡田信次君 船腹を増強して大いに輸出入を盛んにしよう、これは大変結構なのですが、私は船の増強と同時に港の設備その他も整備充実しなければならぬ。そうしなくては船の運航能力その他に大いに影響すると思うのですが、それと同じように船腹増強と併行して港務に対するお考えは如何でございましょうか。

○政府委員(岡田修一君) 港務の荷役能力低下につきましては、いざれ港務局長から詳細説明があると存じますが、私も海運側からいたしまして、誠に歎わしい次第と考へております。例えは横浜へ北米の小麦を積んで日本船が入るのでございますが、これがすべて港の外で解荷役をしなければならぬ。防波堤外で解荷役をしなければならぬ。而もその解荷が非常に足りないために、荷役日数が一週間から十日かかるというふうな状況であります。今日このマーケットの状況からいたします

ると、その一週間から十日という間の、滞船の間の船主のロスというものは非常に大きなものでございます。船腹不足に悩んでおられます上に、そういう港務荷役能力低下のために、なおその不足が激化するということは、是非とも早く解消しなければならぬ。目下運輸省といたしましては荷役増強対策としていろいろの方策、例へば解荷の増強、或いは港務の埠頭の修築といひますか、何かそういうふうな面においていろいろの方策を持つて、安本その他に交渉をいたしておる次第でございます。

○委員長(植竹春彦君) 岡田海運局長は三時から衆議院の予算委員会に運輸大臣と共に呼ばれておられますので、三時までの御質問として、更に御質問のおありのかたは次回にもう一遍御質問を願いたいと思ひます。

○小酒井義男君 船の建造計画です。最近の鉄鋼の需給関係を見ておると、国際価格と国内価格の問題で相当外に出ておるようなのですが、こういう問題についてやはり計画通り建造が進んで行くというお見通しを持つておいでになるのですか。

○政府委員(岡田修一君) 鉄鋼の、造船用鋼材の取得の面が大分困難に相成つて来ておりますが、只今私どものほうで計画をいたしております六次の建造計画、それから七次の建造計画、いわゆる二十六年度の前期の建造計画については大体いいじやないかと考へております。併し先ほど申し上げましたように改造船二十九隻がそこに割込る来ますと、多少の遅延が起つて来るのじやないかと思ひます。私もともいたしましては、その鋼材の確保

の点と同時に鋼材価格の値上りが非常な問題であります。これが船価に非常に大きく響きますので、この鋼材価格についても多少安定すると言ひますか、或いは抑えるということができないものかというので、いろいろ交渉をいたしておる次第であります。

○小泉秀吉君 この輸入船ですが、輸入船は今のところは、恐らく船さえあれば無条件で輸入を許可するというふうなふうなことになるのではないかと思ひます。その船齢十五年とか三十年とかいう船も、目先一、二年で償却できるからというて、銀行と業者のほうでそろばんを入れて来る。この景気がずつと続いて行けばいいが、海運というものは従来より続いて行かない、景気のいいことはないと思つておるが、一方では一艘で以て十億もするやうな船を、何らそのまゝ、十分な償却もできないやうなふうなまま持つて行つて、そうして不況になつた場合に、そういう安い船腹がどん／＼あるということになると、先だつての低価格の処分が困つたやうなことが、国家として、業者は勿論だが、こういうことは恐れられるのです。そういうことに対して何らかやばり輸入船に対して、或いは船価償却というやうなことに對して政府は手を打つやうなお考え、或いはそういう方策を考へておられるのかどうか。

○政府委員(岡田修一君) この古船を輸入いたします際に船齢三十年以上の船につきましましては、運輸大臣が指示した場合に解体する、スクラップにするということに條件として許可いたしております。この輸入船も大体そういうつもりで二、三年中に稼いで、あとは

スクラップにしてもよいということをお話しております。

○小泉秀吉君 ちよつと関連して今のお話ですと、三十年以上の船に對してはそういうことがあると言ひますが、或いは二十五年或いは二十年というやうな船が三十年に達したらば、やはりこの三十年の船と同じやうなことを行い得るやうなことであるかどうか、今の御説明を補足して……

○政府委員(岡田修一君) 只今おつしやつたやうな趣旨でございます。二十五年の船でも、三十年になつたときにおいては運輸大臣の指示によつて解体するということでございます。

○仁田竹一君 アメリカの繋留されておるリパティ船が百二十何隻というものを民間に拂下げ、或いはチャーターされた場合に、日本の輸送に廻された場合に運賃の低下その他によつて、日本の海運或いは造船等に影響は……、近く暫定的でしようが、暫定的ならばそういうふうなことでいいと思ひますけれども、それに対する海運界の影響というものはどうですか。

ます。

○委員長(植竹春彦君) 岡田局長に對
しまする質問は、それではこれで打切
りとしたしまして、次に予算に關しま
する政府側の説明を聴取したいと思
います。

○内村清次君 予算に移ります前
ちよつと緊急に質問したいと思
うことがあります。それは実は運輸大臣
にお願いしたかつたのでございますが、
おりませんので足羽政府委員に伺いた
い。それはこの委員会の当初に當りま
して本国会にかかる予算の予定が組ま
れたわけですが、その中に特にこの委
員会といたしましてはもう承認済みで
あるし、而も又態度は決定しておる問
題ですが、日本国有鉄道法の一部改正
ですね、いわゆる職員の問題、この
問題の法律案が今日までにかからな
い。そこで御承知のごとくこれは鉄
道職員としては、社会的な職員として
の、又企業体内での職務関係、事務関
係もありましようが、社会的な鉄道、
個人として、或いは社会人としての権
益の問題がもうこれは十分に認めらる
べき性質のものであります。そうい
うような機会がだん／＼と近くなつて
来ておる現在まで、その法案が出され
ていない。前国会においてはこれが
審議未了になつてしまつた。そうして
この間において若しこうういふ基本的な
職員の憲法上の権益というものが、或
る党の問題として、党利党略の問題と
して考慮されるということがあつたとし
たならば、大きな問題であらうと私た
ちは思うわけであります。そこで、ど
ういう点で政府はこの前の国会に提出
をし、而も又それが審議未了になつて
おる問題が、この国会がこゝまで進行

しておる時期において、提出ができな
いか、この間の事情を詳細に御説明
をお願いしたい。そうしてどううい
うお考えであるか、この点を併せて一
つ説明して頂きたいと思ひます。
○委員長(植竹春彦君) ちよつと速記
をとめて……。

〔速記中止〕

○委員長(植竹春彦君) 速記を始めて
下さい。

○政府委員(足羽則之君) 只今の御質
問に對してお答えをいたしたいと思
ひます。実は先般日本国有鉄道法の一
部を改正いたしました。国有鉄道職員
の地方議會議員の兼職に關する内容の改
正案は御審議を願つたのであります
が、遺憾ながら審議未了になつたわけ
でございます。その後いろいろと検討
をいたしまして、前回提出をいたしま
した案とは違つたのでございますが、即
ち前回は府県会を含み、市町村会も含
みましたが、全部の地方議會議員に對
する兼職を認める。その内容の改正を
御審議願つたのであります。その後
いろいろと検討をいたしました結果、先
般の御審議を願ひました際にも、府県
會議員とそれから市町村會議員とは多
少違いがあるのじやないか、こうい
う点の一つの問題であつたわけであ
ります。勿論さういふ点につきま
しては、我々も多少の差のあることは、一
つの問題としては認めておつたわけ
であります。考へておつたわけであ
りますが、その点についていろいろと
検討をいたしました。府県會議員を除
いて、市町村會議員について兼職を認
める。こういふふうな法案に又直しま
して、さうして皆さんの御審議をお願
いしたい、こういふことで、実は目下

いろいろ努力をいたしておるわけであ
らうと存じますからして、只今
政府委員から言われました二つの点に
つきましては十分と了承いたしました
が、早く実現するようになつて御努力
を願ひます。これ以上は希望いたしま
して質問を終わります。

○鈴木清一君 関連しまして。今、足
羽政府委員から言われたのを私が聞き
違つたかどうか知りませんが、ちよつ
とお尋ねしたいのは、今度新しく政
府で考へて提出しようとする法案の内
容は、改正の内容は、今、市町村議會
と言われたように聞いたのですが、県
会といふことは言われなかつたよう
に聞いたのですが、この点ちよつと伺
いたいです。

○政府委員(足羽則之君) 只今御質問
のように、府縣會議員とそれから市町
村、それから区會議員とございます。
これを分けまして、市町村或いは区會
議員の兼職を認めるようにしたい。こ
ういふ趣旨の改正案の御審査を願
ひたい。こういふふうにご考へてお
ります。

○鈴木清一君 そうしますと、府縣會
は別に市町村會議員と、こうい
うわけですね。そうしますとこの前出さ
れたのは、その点ははつきり審議の内
容は、期間がなかつたので私どもは了
解しておりませんが、大体府縣
會議員も混ぜての話と、この前の法案
は我々は解釈している。ところが今度
出される法案は、はつきりそこを区別
して出されておるようになりまして、
いふですね。さういふように解釈して
前出された法案が形を変えてさうい
う工合な再提出の形になつた経過とい
うものは、一応極端な言葉で言へば、
じむさい関係が起ると思ひますが、

それは別として、法案の内容が、一回
審査にかつたものが、性質の違つた
ものとして出されたといふことには相
當経過があると思ひます。その点につ
いて今お知り置ききの点を発表して頂
たい。

○政府委員(足羽則之君) 前回の案の
ときにいろいろ問題になりました最も
主な点は、業務上兼職をすることが支
障があるのではないかと、この点が非
常に強く指摘されたわけですね。い
ろいろさうした点から考へて参ります
場合に、自分の住んでおる市町村或
は区の自治體の議員、これは自分の住
んでいる場所には非常に近い。従つて
この自分の住んでおる市町村を、ま
あ抽象的に申しまして、府縣會とい
うものと市町村といふものとの関係
は多少距離、差があるように考へられ
ます。又実際に府縣會とそれから市
町村會との点なんかを見ても、若し
業務上支障があるといふ点が強
く仔細に検討されるならば、その
点は若干の差はあるだらう、こう
いふふうにご考へられるわけであ
ります。従つて國民の、いはば生活
をしておる最も身近な一つの自治體
の議員をかねること、それから府縣
會議員をかねること、それ以上から
考へまして、以上の点から考へま
して多少の差のあることは初めから
一つの、まあ一応は考へられておつ
た点でございます。包括して、前
回の場合には、公共企業體に移行
して以後の経過を見まして、大体
特にさしたる支障もないといふ
ことで、これを府縣會と市町村會
とに特に差をつけて出すの
も如何かと思つて出したわけ
ですが、併し業務上支障ありや否や
といふ点、或いは本當に身近な自
分の住んでおる

一つの生活体のことを取扱う市町村と府県会、こういうものの相違の点、いろ／＼、そういう点を検討いたして参ります場合に、多少差をつけてもよろうではないか。こういう結論になりまして、そういうふうな差をつけて改めて御審議を願いたい、こういう気持ちなのでございます。

○鈴木清一君　そうしますと変えまして理由は、今あなたが申されました、わゆる身近なことを代表するといふことは、むしろ地方議会における人たちの立場が本当にはつきりするであろう、責任を果せるだろうというような見解から、まあ少し地域的に縮少しと今出した理由でこの前出したのと今出したのは違つたのだ、こう言われるのです、理由はそれだけなんです、それですか、それではちよつとお尋ねしたいのは、実は先ほど内村君も言われたように、去年の暮に出されたときに、少くとも国会に法案を提出するのに、その程度のこととは私どもとしては考えられない、少くとも法律として提出する限りにおいては、そうした点を十分に吟味された上で出されたと思う。それにもかかわらず、とにかく一応この前出されて、而も審議経過は御承知のように、審議すればできる態勢になつていたにもかかわらず、これが衆議院で掘り潰されてこちらに回付された。その点に対して委員長も駁されたし、あなたも駁されたと思つたのですが、そういうことで今日に至つた。その間にはおかしな臆測をすれば、一つの政治的働きがあつて、こういう結果になつたのではなからうかというふうな考

え方があるために、内村君の最後の質問の中にも、或る一党のためということを言われているが、少くとも私は政府の提案する理由として、一応審議にかつたときに、それはもう一言半句も言わずに置いて、ただ国会と衆議院の相違については言つたかも知れないが、そうしたことは我々の解釈の中に一つも加えていないにもかかわらず、再提出するときにおいてそういうふうな微々たる理由で提出されたといふことは、この法案が提出されたときに十分聞きたいと思つた、まあ今お話ししても論議になりましようから、そのときに聞きたいと思つたが、少くともここでお願いしたいのは、我々がここで以て法案を審議する場合に、そのような理由によつて一応法案の扱いかたが昨年の暮のような扱いかたをして、而も再提出された姿がこのような状態であることについても、あなたがたの責任についても、私どもは相当御質問しなければならぬと思つた。その点を一つお含み置き願いたいと思つた。

○委員長(植竹春彦君)　それでは只今の件につきましては、法案が提出されてから予備審査或いは本審査の際に御審議を譲ることにはして、次に予算の問題に入りたいと思つた。御異議ございませんか。

というプリントを差上げてございますが、それを一つ御覧願います。この初めのはうに運輸省所管の大綱を各局別にいたしまして、重要な施策事項に伴つてその所要金額というものの概略を書いてございます。それからそのプリントの真中頃からあとに、横書きにいたしまして、運輸省所管の二十六年年度予算の一般会計の歳入歳出の明細書を載せてございます。これによりまして前年度との比較、来年度の所要額、それから更に備考の欄にその増減の理由の概略を書いてございますから、これを御参考にして頂きたいと思つた。この前の委員会でも概略の御説明は申上げましたけれども、このプリントに副いましたもう一度概略を御説明申上げ、御参考に供したいと思います。

○委員長(植竹春彦君)　それでは只今の件につきましては、法案が提出されてから予備審査或いは本審査の際に御審議を譲ることにはして、次に予算の問題に入りたいと思つた。御異議ございませんか。

○委員(長)植竹春彦君　それでは御異議ないものと認めて、予算に關します先ず政府の説明を求めます。

○政府委員(國安誠一君)　お手許に昭和二十六年年度運輸省所管の予算の大綱

政府の共済組合の負担金の増額等が主な理由でございまして、四億四千八百万円ばかりのものでございまして、一般行政に關する費用といたしまして一千万円、それから第二番目に海上運送法の運用に要する経費、それから低性能船舶の買入法の施行に伴ひまして、すでに買入れた船骸を解体いたしますまでに又政府は保管をしなければならぬ、その費用でございまして、それなど全部含めまして約六百万円ばかりのものが計上してございます。それから海運局の中で離島航路に対する補助金でございまして、これは昭和二十五年に比しまして三百万円を増加いたしました、三千三百万円を計上いたしております。それから第四番目には石油製品等の割当に關する費用でございまして、これは油關係以外の物資の統制が外れたので、費用は著しく減少いたしております。それから最後に海運局關係で申上げますことは、前年度に比しまして相当大きな金が減少いたしておりますが、これは商船管理委員会に對する補助金が来年度は三十四億円ばかり減少いたしましたためによるものでございます。

先ず最初に歳入予算でございまして、昭和二十六年年度の予算額は十一億七千三百万円、これは前年度に比しまして千八百萬円の増加でございまして、その内訳は最初の頁から二頁、三頁に亘つて概略記入してございます。次に歳出の予算でございまして、予定経費の要求額は、昭和二十六年度は百二十六億百三十九萬四千円ということになつております。前年度と比較いたしますと、三千五百万円ばかりの増加になつております。

各部局別にこの大綱を申上げますと、先ず第一にございまして官房についてでございますが、これは前年度の予算に比しまして一億三千五百万円ばかりの増加でございまして、五億六千三百万円になつております。その大體主な理由といたしましては、一般行政事務を行うための経費の増加、それから

次に船船局でございまして、これも別紙の五頁に明細書を記入してございまして、第一に造船技術の向上を図るための諸施策を実施するために、運輸省に造船技術審議会というものを設置いたしました、これの運営に要する経費、それを更にその審議会の議を経まして船舶の重量の軽減に關する措置、それから船接についての一貫した研究、造船施設の能率化の研究というふうな諸施策を実施いたします。これに要する経費といたしまして約二千萬元

を計上いたしております。それから更に工業標準化のための経費といたしまして三百十六万円ばかりを計上いたしております。それから船舶局の中で次は船舶の登録測量事務、それから船舶の国籍証書の検認事務の整備強化するためといたしまして千四百万円ばかりの金額を計上いたしております。更に船舶局でも物資の統制事務の減少によりまして減額は同様でございます。

それから次は船員局でございますが、船員局につきましては別紙の六頁に詳細書いてございますが、第一に外航船舶の乗組員の統制と申しますか、これは先般司令部から日本政府宛の覚書が出まして、外航船舶に乗組む者は一一日本政府の許可を得ることになつております。それに要する経費といたしまして一一般行政事務費のうち約五十五万円ばかりの金額を計上しております。次に第二に船員の職業安定に要する経費でございますが、これは前年度から地方に職業安定所を設置しておりますが、来年度は更にその数を殖やしまして別紙の八頁に書いてございますが、地方の海運局に千五百万円ばかりの経費を計上いたしております。それから本省に百十九万円ばかりの金を計上いたしております。それから船員局の第三の施策といたしましては通信教育の実施でございますが、これに要する経費といたしまして本省に四百九十八万円、地方の海技専門学院に三百万円を計上いたしております。

次に港務局でございますが、これは別紙の七頁を御覧頂きます。港務局といたしましては、先ず第一に港務施設の建設改良並びに保全、この緊急なることは申すまでもないのであります

が、これに要する直接の工事費、これは公共事業費に計上いたしておりますが、来年度は五十二億三千万円を公共事業費に計上いたしまして、必要の都度運輸省に移し替えをいたしまして当省で使うという形になつております。それから次に港務統計の整備に要する経費といたしまして、二百八十五万円を計上いたしております。第三に倉庫業法の改正に伴つて必要な経費といたしまして九十三万円ばかりの金を計上いたしております。

次に鉄道監督局についてでございますが、これも同じ別紙の七頁を御覧願います。鉄道監督局といたしましては、鉄道輸送の安全を確保するために諸施策を実施するための一般経費、そのほかに大きい新たな問題といたしまして、国有鉄道の工事経費の財源に当てるために二十億という金を政府から貸付けるための予算を計上いたしております。それから特別鉅額の復旧のために要する経費といたしまして六千二百万円を計上いたしております。それから最後に北海道の開発鉄道事業の補助金の増額を二十六年度は千二百八十四万円を計上いたしました。これは二十五年度に比べまして九百七十七万円ばかりの増加になつておるのであります。

次は自動車局でございますが、先ず第一にこの自動車の保安の確保ということに重点を置きまして、このための車両の検査官の増員、更に車両検査施設を整備いたしました。これらの方全を期したいと考へまして、これに要する経費といたしまして四千四百一十一万円ばかりを計上したわけでございますが、これは別紙の八頁に詳細記入して

ございます。それから自動車局におきましては、この物資割当事務の減少に伴う減額、これも同様に書いてございます。

次は地方の海運局についてでございますが、一体これは中央の海運局の施策を実施いたしております。一般行政に伴う経費といたしまして三億五千二百万円を計上いたしております。これは前年度に比しまして約六億一千万円の増加でございます。その主な理由といたしましては、起重機の修繕費、繫船浮標の修繕費、船舶の修繕費、船舶用需品費及び船舶用燃料費等の費用でございます。そのものの増加が重要な部分を占めておるのであります。次は港務建設費でございますが、これは二十六年度予算は四億三千八百万円でございます。前年度に比較いたしますると約四千五百万円ばかりの増加になつております。

次は陸運局でございますが、これは先ほど申しました車両の安全確保という意味から、地方におけるところの車両検査施設を増強いたしました。車両検査場の整備拡充及び車両検査官の増員等のために約一億二千八百万円ほどの金額の増加になつておるわけでございます。

次に海上保安庁についてでございますが、これは別紙十頁に書いてございまして、二十六年度の要求額は五十五億四千五百万円、これを前年度に比較いたしますると、十五億四千六百万円の増加でございます。今その中の主なものを申し上げます、海上保安庁の中央の本庁の経費といたしまして一億行政費三億九千八百万円、それから航路啓閉に要するものとしていたしまして

八百五十万円、旧海軍の艦艇の保全のために要する経費といたしまして百四十五万円、船舶職員法の改正に伴う経費といたしまして百六十二万円、航路標識用のアセトソングス工場の設置のために一億八千五百万円、それから更に巡視船建造のために十億七千七百五十万円、合計いたしまして十六億八千七百五十万円というものを計上してございます。更に地方の管区海上保安本部の費用といたしましては、本庁の施策に伴いましてそれを実施するための経費といたしまして総計三十八億五千八百万円を計上いたしまして、合計いたしまして五十五億四千五百万円の金額を計上いたしてございます。

次は航空庁についてでございますが、これは昭和二十六年度の予算額といたしましては一億四千三百万円、前年度の二億六千六百万円に比較いたしまして約一億二千二百万円の減少でございます。その経費の主なものを申し上げます。

第一に連合軍の要求に基きまするとところの航空保安施設の維持運営に要する経費といたしまして一億七百万円を計上してございます。第二に昭和二十五年年度の補正予算で新たに設置いたしました東京、大阪、福岡間の航空保安施設を維持運営するための経費といたしまして千九百万円を計上いたしております。第三に航空保安施設の改良に要する経費といたしまして三百九十八万円を計上いたしました。第四に航空保安要員の教育訓練のための経費といたしまして五十九万九千円を計上いたしてございます。更に第五に大阪第二飛行場

の拡張整備工事のために大阪府に対する補助金をやつたのでございますが、これを打ち切るために一括いたしまして二百三十三万円を計上いたしました。

次は気象官署についての予算でございますが、気象官署につきましては昭和二十六年度の経費といたしまして教育文化費に十三億八千七百五十万円を計上いたしました。終戦処理費三千一百万円を計上要求いたしてございますが、これを前年度に比較いたしますと、教育文化費におきましては約一億八百万円の増加、それから終戦処理費におきまして三百十五万円の増加ということになつております。

ますが、これは昭和二十六年年度の経費といたしまして一億二千七百萬元を計上いたしてございませう。二十五年度の予算に比へまして約四千万円ばかりの増加になつております。来年度におきまるところの運輸技術研究所における今度の、大体重点的な方向を申し上げます。先ず第一にガスタービンの研究ということに重点を置いたのでございませう。このための経費をいたしまして約三千五百萬元を計上いたしました。次に第二番目の研究題目といたしまして熔接技術の研究でございませう。これは主として船舶に應用するためにやつておるのでありますが、このための経費といたしまして、従来から一般研究費の中にも金融が計上いたしてあります

が、先ほど申し上げました船舶局の予算の中に二千萬元の金額を計上いたしました。これは主としていろいろな熔接機械の購入の費用になつております。こう考へております。更に以上の研究題目のほかに港灣の埋没及び海岸の決壊防止の費用、それから更に広軌鉄道等の脱線防止の研究、それから市街地の線路車輛の騒音防止の研究等もいたすつもりでございませう。こういったものに要する経費合計六百万円、これは別紙に詳細掲載してあります、それらを要求いたしてございませう。

全体以上を以ちまして運輸省所管の一般会計の来年度所要金額の概略の御説明を終ります。

○委員長(植竹春彦君) それでは国有鉄道の手算説明をお願いいたします。○政府委員(足羽則之君) 先だつて国有鉄道の予算につきまして一応御説明を申し上げますが、お手許に配つてございませう。予算参考資料につ

いて本日御説明を申し上げたいと思ひます。予算の全貌といたしましては第二表の資金計画に損益勘定、工事勘定、全体の姿を御覽を願ひたいのでございませう。その事業の運営に当ります損益勘定から説明を申し上げます。第一の歳入歳出予算比較表、第一表を御覽願ひたいと思ひます。第一表は、これは旅客貨物の運輸収入は千三百七十四億五千幾ら、第一表の二十六年年度の予算額の上から二番目でございませう。これとその他の収入を加へまして千三百九十一億四千万円とございませう。これを財源といたしまして、損益勘定の経費といたしましては営業費が千四百四十九億、それから利子、減価償却費、特別補充費、予備費等を繰込んでおります。このうち第一表の右のほうの欄の歳出のところの中項にございませう。減価償却費とそれから特別補充費の合計約百九十二億は工事勘定の資金として、損益勘定から工事勘定に受入れられるものでございませう。そのほかの借入金金が百億、第二表のほうを御覽頂きたいと思ひます。工事勘定の資金として資金運用部からの借入金百億円、政府貸付金二十億円、合計百二十億円がございませう。前に述べました減価償却費及び特別補充費の合計額百九十二億円を合せまして、三百十二億四千万円が工事経費の財源に出ているわけにございませう。第二表の工事勘定の二十六年度予算の合計といたしましては、二十六年度予算の合計といたしましては、以上が昭和二十六年年度の国鉄予算の

全貌でございませう。これを款項別に歳入歳出予算として表示いたしましたのが実は先ほど申し上げました第一表でございませう。総額歳入歳出とも二千三百二十一億円でございませう。そのうちには前に申述べました工事勘定の財源として、損益勘定から受入れられる百九十二億のほかに、貯蔵品の購入費、即ち各勘定の物件費と振替になる重複部分が六百十七億とございませうので、これらを差引きますと純額は千五百十二億円となるわけにございませう。

次に運輸収入損益勘定経費及び工事経費の内容について御説明を申し上げますが、それは第九表、十表、及び十二表にお示しをいたしてございませう。運輸収入の基礎になります輸送計画におきましては、鉄道においては旅客輸送人員は、対前年度一・九〇減の二十九億四千四百万人、人キロでは一人当りの輸送キロが延びましたために、〇・一〇増の六百七十六億七千五百万人キロといたしまして貨物の輸送トン数は一億三千四百万トンを目標にいたしまして、第九表の中項にございませう。一億三千四百万トンを目標にいたしまして、対前年度三〇増、トンキロにおきまして、対前年度三〇増、トンキロにおきまして、対前年度三〇増の三百十八億九千九百万トンキロにございませう。国営自動車におきましては旅客輸送人員が、国営自動車は第九表の上から七、八行目でございませう。旅客輸送人員は七千二百万人、六億六千万人キロ、貨物輸送トン数は百八十四万トンで三千万トンキロであります。船舶におきましては旅客輸送人員は八百四十万人、二億五千八百万人キロ、貨物の輸送トン数は五百二十万トン、四億四千五百万トンキロとなつております。

その詳細は第九表にお示しをした通りでございませう。以上の輸送計画を基礎といたしまして、旅客が七百二十七億円、貨物が六百三十八億円の収入を見込んでおられるわけにございませう。これに雑収入及び不用の施設物並びに物品売却収入、並びに一般会計よりの受入を加へまして、前に申し上げました通り総計千三百九十一億円になるわけにございませう。そのうち一般会計からの受入と申しますのは、特別鉅費復旧工事の財源に充てるためでございませう。これは九州の炭田地帯で特別鉅費に対しては九州のみでなく、一般の鉅費に対しては一般会計から特別鉅費として支出されるのでございませう。それを受入れる、先ほど會計課長から説明のありました六千二百万円を金でございませう。以上の収入を第十表に示してあります通り、損益勘定の経費に充てるわけにございませう。人件費につきましては本年一月からの給與ベースの改訂、及び諸手当の増加によりまして五百十億円に上り、物件費関係としましては、機関車キロの増加等の石炭費の増加によりまして、六百三十九億円となり、両者を合せました営業費は千四百九十九億円となるのでございませう。このほかに減価償却費は第十一表にございませう。帳簿価格を基礎といたしまして二十六億円を計上をし、更に実体資本の維持を図るための特別補充取替費、そのほかに百六十六億、利子三十五億、及び予測しがたき事由によつて生ずる予算の不足を補うための予備費として十五億円を計上いたしまして、総額が千三百九十一億円となるのでございませう。

なお損益勘定における予算人員は、

三十八万七千七百五十二人でありまして、本給、扶養手当及び勤務地手当の、いわゆる基本給の単価が八千四百六十七円のほかに、必要な特殊勤務地手当、超過勤務手当、石炭手当及び寒冷地手当を見込んでおります。

工事勘定の財源といたしましては、損益勘定からの受入百九十二億円のほかに資金運用部から百億円、一般会計よりの貸付が二十億円、合計三百十二億円を充当しているものであります。工事経費の内容は第十二表を御覽頂きたいと思ひます。電化設備費について、東海道線の米原から浜松間の電化に着手をすることといたしまして、そのほか高崎線の上野、高崎間は本年度に完成する予定でございませう。それから前年度から継続の信濃川の山辺発電所の建設の工事等が計上されております。次に本年度におきましては、戦後初めてと申してよろしいかと思ひますが、の新線建設に手を止めまして、津軽線とそれから赤穂線と窪川線、この三線がこの予算には計上してあるものであります。なお新線の問題につきましては、引續いてなお新線が

できますように折衝を重ねる次第でございませう。それは今後の経過によつてまだこの予算の上にはその点は出しておらないわけにございませう。特に本年度におきましては、輸送力の増強に力を注ぎまして、貨車及び電気機関車、それから電車、客車等の新造のほかに客貨車の改造等において重点を注ぎまして、これによつてこの二十六年度の収入確保と滞貨の掃、問題になつております滞貨の掃、こういう点に重点を置いて計画がされておられるわけ

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

にございませう。

でございます。

なおこの出資金の、出資の六千七百
万円、これは帝都高速度交通営団の神
田、池袋間の新線建設に伴う従来の未
拂込金と増資に伴う出資の拂込金の合
計額でございます。

以上の計画を遂行いたしますための
人員といたしましては、この第十三表
にございます通り、四十六万八千八百
六十五人となっておりますが、これは
昭和二十五年及び二十六年の職員
の自然減耗率をそれぞれ三〇といたし
まして、新規補充は原則としてしな
い、こういう考え方であります。今
後は職員の勤勞意欲の向上と相俟つ
て、経営の万全を図る、こういう考え
方でございます。而してこれら役員
に対する給與の総額は全勘定で五百二
十四億九千万円でありまして、この総
額の範囲において国鉄が給與準則を作
成することになっております。

以上大体表について、この参考資料
について極めて難解でございますが、
御説明申上げる次第でございます。

○委員長(植竹春彦君) 質問のある方
は順次御発言願います。

○高田寛君 いろいろ質問はあるので
すが、最初に新しく今度運輸省の所
管に入つて来た航空庁の予算のことに
ついて質問をしたいのでありますが、
第一問題は今度新しく民間航空が始
まることになつて来て航空庁として
いろいろ飛行場などの施設などにつ
いてもいろいろ計画をすべきじゃないか
と思ふのですが、そういう点はこの予
算に全然計上されて見えないように見
受けられるが、その辺の一つ御説明を願
いたいと思ふのであります。

○政府委員(荒木茂久二君) 御承知の

ように国内航空が許されましたのが去
年六月二十六日のスキヤツピンに基き
まして、それに基づいて国内航空事業令
を制定されましたので、本年度内に航
空機が飛ぶというのを予想しており
ましたので、二十五年度予算の補正と
して相当の額を要求したのであります
が、何と申しましたか、当時計画が十分
できておりませんので、いわゆる向う
のほうで作りましたJ・D・A・Cの
計画が明らかでありませんので正確な
数字を盛るといふことができなかった
わけでございます。そこでひと先ず東
京、大阪、福岡間のテレタイプの施設
の経費だけを計上して五千万円の計上
をしておるわけでございます。従つて
二十六年度予算としてはその運営に
伴う経費が若干入つておるに過ぎない
わけでございますが、御存じのように
今同新しい態勢で発足する、而もそ
れは今年の五月、六月の頃にはスター
トするだらうというので、いろいろ予
算上の問題がございますので今大蔵省
と折衝しておるわけでございます。従
ひましてこの予算には直接計上され
ておりませんけれども、発足し得るよ
うに必要な措置を講ずべく目下交渉中
でございます。

○高田寛君 そうすると、やはり飛行
場の施設、格納庫の施設とか、待合所
の施設とかそういうものはやはり政府
のほうでこれを施設するといふふう
に考へておられるかどうか、その点をお
伺ひして置きます。

○政府委員(荒木茂久二君) アメリカ
の例で行きますと、大体全部ウエーテ
ィングその他政府で施設して航空会社
にリースするということになつており
ますが、御存じのように戦前の日航、

日本航空時代には全部政府が出してお
るという事情でございますので、予
算の事情と腕み合せましてウエーテ
ィング・ルーム等は直接政府が使うもの
でございますので、直接会社で作ら
なければならぬというところに相成る
かと思ひますが、我々もいたしまし
てはこのアメリカの型に倣つて行きた
い、こう考へております。と同時に又
第五空軍のほうに對しまして現在向う
で使つておりますところの施設をでき
るだけ流用して頂きまして、新たにウ
エーティング・ルームとかオフィスを
作らないで済むように折衝をいたして
おる次第であります。

○前田穰君 お伺ひしたいのですが、
この人、トンキョの計画を拜見いたし
ますと、昨年に比較して人キロは少し
減つて、トンキョは一割五分くらい殖
えておるのです。それで貨車の新造と
いうのがどれくらいかはつきりしませ
んが、仮に四、五千とすると、
国有鉄道の貨車は恐らく十萬くらいで
しようから、極く低位なものになるわ
けであります。それでどういふふう
なことになるのですか。現在の使用効
率、積載効率をもつと高めるというの
か、或いは列車キロをどういふふうな
計画にしようといふのか、そういうこと
のようなこと、直接の担当でないから
してよくおわかりならんかも知れま
せんけれども、大体そういうふうな
ことで納得の行くような大體の御説明
ができれば伺ひたいと思ひます。殊に
この前予算委員会で堀本君が質問して
必ずしもどうもはつきり御答弁がなか
つたと思ふのですが、物価の騰貴に對
処してどういふふうになるか。数日前
の朝日新聞も何かその点を指摘してお

つたようですが、物価騰貴のために貨
車の新造がどれくらい減るか知りませ
んが、これはよほど重大な結果になる
虞れがあるんじゃないか。殊にこの貨
車の新造が滞貨の一掃を志すのだとい
うようなことがこの予算の説明にも書
いてあります。一體滞貨といふのは
どの程度のものか。それも私もわから
んから一層この辺の關係がわから
んのかも知れませんが、これは別に本
日でなくてもいいですからして大體我
々の了解できる程度の御説明を一つお
願ひしたいと思います。

○政府委員(足羽則之君) 或いは御満
足の行くような答弁ができないかも知
れませんが、若し御質問がございま
すれば又あとで担当者に説明をいたすこ
とにいたしまして、私の承知しており
ます範囲で極めて概略でございますが、
御説明申上げたと思ひます。

昨年の六月に事変が起りましたから
貨物の輸送がだん／＼と張つて参りま
して、大體今年度の見通しでは旅客輸
送につきましては今年度の予算と腕み
合せて大體とん／＼か、或いは少し少
い程度か、大體そういう見込になるの
じやないか、こういうふうな考えられ
ておるようであります。貨物輸送につ
きましては先般の補正予算の際にも予
測に上げられました数字はたしか一億
三千五百万トンかと思ふのであります
が、併しそれがなお相当上廻るのでは
ないかと、こういうふうな考えられて
おるようでございます。そこでこの二
十六年度の予算につきましては一億三
千四百萬トン、こういう貨物の輸送量
が予算の数字になつておりました。こ
れは前年度に比べて人キロにおいて
も、トンキロにおいても約三〇%の増、こ

ういふものを見込んでおるわけござ
います。併し現在の、最近の状況から
見て来年度はもう少し輸送量が上廻る
のではないかと、こういうふうなだんだ
ん強く考えられて来ておるようござ
います。滞貨の状況は月末で大體の姿
を見ますと、大體この二十五年の四月
から七月くらいまでは一日四十萬ト
ン程度の滞貨を持つておつたのであり
ます。八月頃から逐次殖えて参りまし
て十月十一月の月末は百四十萬トン程
度の在貨を持ち、一番多いときは最近で
ございますが、百六十萬トン近くまで
行つたと思ひます。現在は又少し落ち
まして、たしか百四十萬トン台になつ
ておるかと思ふのであります。その
滞貨の押掛けがなか／＼強いので今年
度の輸送としてはそういう点において
相当考へて行かなければいかんのでは
ないか、こういうふうな考へておるわ
けであります。そこで先ず何と申しま
しても、そうした輸送というものが逼
迫することを先ず救済することが第一
の使命でございますので、先ず一番手
取早い方法はいろいろ／＼なふだんの作業
上の点から或いは運輸効率の向上を期
しますとか、ためにいろいろ／＼な手段を
講ずる、そういう点がふだんの作業と
しては当然なすべき点なんぞございま
すが、非常に大きな問題として考へら
れる点は、これは車輛の新造、貨車の
新造ということが考へられるわけであ
ります。そういう傾向は相当予算を組
む際にも強く考へられた問題ござい
ますので、今年度の車輛費は百三十五
億、お手許に差上げてあるように百三
十八億増加と思ひますが、相当車輛
費というものに重点を置いて、お手許

行つたということになるのであつて、その点の見込違ひというものは必然に計画実行に対する支障になつて来るのであります。この値上り計画をパーセントを見積るときに少くともやはり増収という面も含めてパーセントが合致してあるべきものだと思つておられる。その点についてはどうなんですか。例えは今月から値上りの……大體去年の朝鮮事変から先ほどの話ですと相当物価が上つたという事は確認されておられる。そういう事と、その予算の計画も大體その当時から組まれた計画だということも解釈できるわけですが、そういった事と、滞貨が植えるという事は、荷物が植えたという事でありまして、荷物が植えたという事については増収になつたという事を先ほどからお話なさつておられるのでその増収のパーセントと、従つて物価が上がるパーセントと、或る程度噛み合して予算というものが作成されてあるべきはずのものだと思つておられる。それで若しこの次の機会がございましたらそのパーセントをどういふふうに計られたかということをお示し願ひたい。今お答えでき得ますれば勿論幸いですが、若しお答えできないようでしたらこの点お計り願ひたいと思ひます。

○政府委員(足羽則之君) 先ほど申しましたように、予算で例を貨物にとります場合に、二十六年度の予算に一億三千四百万トンの輸送の数量が予算の基礎になつておるわけでありまして、現状の見込では或いはこれがもつと上廻るのではないか、こういうふうにか考へられるというふうな御説明申し上げたのであります。すべてそういう問題では將來の予想でございまして、或いは物価の値上り、或いはそうした増といふふうなことを脱み合して今後どうなるかという問題についてはまだもう少し詳しく時日を以て頂いて、今後の問題ではないか、ただそういう考へ方が考へられる。こういうふうな御説明申し上げておる次第でありまして、具体的な問題としては今後の問題ではないか、こう思う次第であります。

○鈴木清一君 私の聞く場所がちよつと違つておるのかも知れませんが、先ほどの菊川君の石炭代の問題に對しても、六千五百カロリーの六百五万トンという事をお話なさつておるようですが、この計画内容を見ますと六千二百カロリーの六百五万トンと、炭価は三千八百円ということになつておるようですが、こうしたことも計画のあれになるのですか。最初のお話とちよつと違つておると思いますが……

○政府委員(足羽則之君) 第何表でございませうか。

○鈴木清一君 これは二十六年度の固有鉄道予算参考書の中の石炭費について要求通りということが出ておりますが、

「委員長退席、理事高田寛君委員長席に着く」
これは一つの計画だらうと思ひます。ここに見ますところ、動力費に對する石炭費、それから所要トン数要求通りという事で確認が来ておるようですが、この要求の基礎がここに現われておるものと私は解釈する。そういたしますと先ほどのお話とちよつと食い違つておるから、こういうところに狂

があるのではないかとするのでお尋ねしたのであります。

○岡田信次君 本當の表ですよ。

○鈴木清一君 わかりました。それではあとお尋ねいたします。鋼材関係につきましてもこの点の質問は保留して置きます。

○理事(高田寛君) ほかにはまだ御質問ございませうか。

○小酒井義男君 予算質問はまだ続けたいのであります。今日で終るわけではないのですか。

○菊川孝夫君 今日では説明を受けただけでしよう。一遍よく検討しなければならぬと思ひます。

○理事(高田寛君) それでは今日はこれで質疑を打切ることにお尋ねなければさういふにしたいと思います。

「異議なし」と呼ぶ者あり
○理事(高田寛君) それでは今日はこれで閉会いたします。

午後四時四十五分散会
出席者は左の通り。

- 委員 植竹 春彦君
- 理事 岡田 信次君
- 小泉 秀吉君
- 高田 寛君
- 仁田 竹一君
- 内村 清次君
- 菊川 孝夫君
- 小酒井義男君
- 高木 正夫君
- 前田 穰君
- 村上 義一君
- 松浦 定義君
- 鈴木 清一君

紹介議員 櫻内義雄君
山陽線岩国駅より岩徳線西岩国を経て山口線日原駅に通ずる陰陽連絡の鉄道敷設のため、山口線岩国広瀬間はすでに実地測量を行方であるから、島根県内も山口線に引続き実地測量を行い本路線敷設をすみやかに実施せられたいとの請願。

第三〇〇号 昭和二十六年一月二十七日受理
出雲今市、三次両駅間鉄道敷設促進に関する請願

請願者 島根県議会議長 恒松 安夫
紹介議員 櫻内義雄君

出雲今市、広島十日間は、省営自動車運行しており、最近松江、広島間一畑電鉄急行および夜行バスの運行を見るに至つたが、多数の乗客輸送および中国山脈が抱蔵する幾多の山林資源を搬出することは困難である。ことに冬季積雪の候は島根県内掛合、赤名町間の運転はと絶し通信、交通一切の連絡を絶つ実情であるから、出雲今市駅を起点とし島根県飯石郡を縦貫して広島県三次駅に至る陰陽連絡鉄道の敷設が中国地方開発上の重要幹線であることを確認せられ、すみやかに本鉄道を敷設せられたいとの請願。

第三二二号 昭和二十六年一月二十九日受理

城岡駅を北長岡駅と改称の請願
請願者 新潟県長岡市長 松田 弘俊外二名

紹介議員 小林孝平君 清澤俊英君 内村清次君
信越線城岡駅は、新潟県長岡市北部に

位置し背後に工場地帯を擁して長岡駅とともに当地方産業交通の動脈であるが、城岡駅の駅名にわざわざいされて多額の経済的の不利益浪費が行われておるから、当城岡駅が一見して長岡市内駅として認識できるように北長岡駅と改称せられたいとの請願。

第三二二号 昭和二十六年一月二十九日受理
魚沼線復活促進に関する請願

請願者 新潟県北魚沼郡小千谷町長 位下松五郎外二名
紹介議員 清澤俊英君 小林孝平君 内村清次君

魚沼線の復活工事は、昭和二十一年に着手されたが、同二十三年中止となつた。しかして、同線の沿線は、林産物、農産物の産出地帯であるため運搬に多大の困難を感じているばかりでなく工場、学校、病院等の通勤者の不便も言語に絶するものがあるから、同線の復活工事を促進せられたいとの請願。

第三六九号 昭和二十六年一月三十一日受理

添田線拂下げに関する請願
請願者 福岡県田川郡勾金村長 岩岡初治外六名
紹介議員 西田隆男君 林屋龜次郎君 境野清雄君 鬼丸義齊君

添田線は、当初福岡県田川郡下の田川炭田の石炭および沿線工場のセメント製品、沿線地域に無盡蔵に埋蔵されている石灰石その他の物資を、北九州地区に輸送するため沿線一帯の旅客輸

送を目的として設立された地方鉄道であるから、サービスの改善、輸送力増強、設備改善等を促進して、地方産業の開発、沿線住民の福祉増進を図るため、同線をすみやかに民間に拂下げられたいとの請願。

第三八八号 昭和二十六年二月一日受理

阪和線拂下げに関する請願
請願者 大阪市南区難波新地六ノ一二南海電気鉄道株式会社取締役社長 小原英一
紹介議員 徳川頼貞君

南海鉄道株式会社の経営下にあつた現国鉄阪和線(天王寺駅から東和歌山駅に至る本線および鳳駅から東羽衣駅に至る支線からなる)延長六十三キロは、戦時輸送対策の一環として政府に買収されたが、すでに戦争も終り戦時輸送の目標としたところも自然解消したのであるから、元の経営者である南海鉄道株式会社に拂下げられたいとの請願。

第三八九号 昭和二十六年二月一日受理

西武鉄道田無駅、関前橋間および武蔵岡、武蔵境両駅間に鉄道敷設の請願
請願者 埼玉県入間郡飯能町大字久下一一九ノ六武蔵野通運株式会社代表取締役 大村精男外五名
紹介議員 小野 哲君

西部鉄道株式会社が申請の同社武蔵野線田無町駅、関前橋間四キロ六分および村山線武蔵境駅、中央線武蔵境間四

キロ八分の鉄道は、当地方開発ならびに沿線住民の通勤通学と帝都復興用の砂利輸送に不可欠のものであるから、本鉄道敷設を促進せられたいとの請願。

第三九〇号 昭和二十六年二月一日受理

神戸港第七突堤建設に関する請願
請願者 神戸市生田区海岸通一ノ一六神戸商工会議所 会頭 宮崎彦一郎
紹介議員 岡崎眞一君

神戸港は、わが国の代表的港であり、その自然的、経済的諸条件の優位ならびに外国人のもつ親近性は他港の追随を許さないものがあり、貿易、海運の振興には本港の活用は不可欠の要件である。しかるに神戸港における外国貿易貨物取扱の現状は、揚げ浜の不足によつて滞船、海上滞貨、他港への転移などの非常な混乱状態を呈し、予想される今後の外貨量増加に対し憂慮すべき事態に立至つておるから、これが打開のため、神戸港第七突堤を昭和二十六年度内に建設せられたいとの請願。

第三九二号 昭和二十六年二月一日受理

長崎県阿蘇浦港整備工事施行に関する請願
請願者 長崎県北松浦郡鷹島村長 本寺幸之助外十六名
紹介議員 秋山俊一郎君 藤野繁雄君

長崎県阿蘇浦港は、伊万里湾頭をやくする北松浦郡鷹島村の西北部に位し、

港口は西南方に開き海深、灣入、形状等実に申し分のない天然の良港であるが、惜むらくは港口よりくる西南の風波をしのぎ得ない欠陥があるため、海難等の事故多し、当地水産業の発展をいちじるしく阻害している現状であるから、本港に防波堤ならびに埋立その他の陸上施設を整備せられたいとの請願。

第四二二号 昭和二十六年二月二日受理

志佐、吉井両駅間に鉄道敷設の請願
請願者 長崎県北松浦郡上志佐村長 鈴木久雄
紹介議員 藤野繁雄君 秋山俊一郎君 山川良一君

長崎県北松浦郡志佐町より吉井村に至る鉄道敷設については、第五国会および第七国会に請願し、衆議院運輸委員会の現地調査まですすんでいるにもかかわらず、未だに実現を見ていないことは、極めて遺憾であるから、沿線一帯の強ねん結炭の開発を促進し、当地方の運輸交通を増進するため、すみやかに同線の実現を図られたいとの請願。

第四二六号 昭和二十六年二月二日受理

岩国、日原両駅間鉄道敷設促進に関する請願
請願者 山口県岩国市長 津田 弥吉外四十五名
紹介議員 重宗雄三君

岩国日原間鉄道は、山陰本線と山陽本線とを連結する幹線として、わが国経済の発展に極めて重要路線であるが、沿線地方の豊富な各種農林産物および鉱物の開発輸送を振興する見地より、

昭和六年より着工する予定となつたものであるが、政府の交つ、戦争等のため、実現を見ないまま今日に至つて、経済自立の呼ばれてはいるが、現下の情勢にかんがみ、本路線のすみやかなる実現を図りたいとの請願。

第四四八号 昭和二十六年二月三日 受理

船舶職員法改正法案に関する請願

請願者 東京都目黒区下目黒一ノ五社団法人無線同窓会長 小林勝馬 紹介議員 千葉 信君

政府は船舶職員法改正法案を準備中であるとのことであるが、同法案において、無線通信士の資格および員数は海上における人命、財産、安全等の立場ならびに、国際的關係の上からも重要であるから、船舶職員法改正に当つてはこの点を充分考慮せられたとの請願。

第八三三号 昭和二十六年一月二十七日 受理

宮原線開通促進に関する陳情

陳情者 大分県知事 細田徳壽 外一名

大分県森町より熊本県小国町宮原に通ずる宮原線は、戦前沿線の豊富な山林資源開発のため森町より宮原に至る全區間の基礎工事を完成しすでに一部森町、宝泉寺間の運転を見たのであるが、戦争により工事中止となりその上開通区間の施設まで撤去のやむなきに至つた。しかしながら昭和二十三年に至り産業および観光上の見地から森、

宝泉寺間の復活を見たが宝泉寺宮原間は路盤工事を完成したまま放置されているから、地方の交通、文化、産業発展のためすみやかに本鉄道の開通を図りたいとの陳情。

二月十五日予備審査のため、本委員会に左の事件を付託された。

一、港則法の一部を改正する法律案 一、海事代理士法案

港則法の一部を改正する法律案 港則法の一部を改正する法律

港則法（昭和二十三年法律第七十四号）の一部を次のように改正する。

第三十條の次に次の二條を加える。

（火災警報） 第三十條の二 特定港内にある船舶であつて汽笛又は汽角を備えるものは、当該船舶に火災が発生したときは、航行している場合を除き、火災を示す警報として汽笛又は汽角をもつて長声五発を吹き鳴らさなければならない。

2 前項の警報は、適当な間隔をおいて繰り返さなければならない。

3 第一項の長声とは、四秒から六秒までの時間継続する発声をいふ。

第三十條の三 特定港内に停泊する船舶であつて汽笛又は汽角を備えるものは、船内において、汽笛又は汽角の吹鳴に従事する者が見易いところに、前條に定める火災警報の方法を表示しなければならない。

第三十七條の二中「海上保安監部

の長」を「海上保安監部又は運輸省令で定めるその他の管区海上保安本部の事務所の長」に改める。

附則 この法律は、公布の日から施行する。

海事代理士法案 第一章 総則

第一條 海事代理士は、他人の委託により、対価を得て別表第一に定める行政機関に対し、別表第二に定める法令の規定に基く申請、届出、登記その他の手続をし、並びにこれらの手続に關し書類の作製をし、及び相談に應ずることを業とする。

（資格） 第二條 左の各号の一に該当する者は、海事代理士となる資格を有する。

一 海事代理士試験に合格した者 二 行政官庁において十年以上海事に關する事務に従事した者であつて、その職務の経歴により海事代理士の業務を行ふのに十分な知識を有していると運輸大臣が認めたるもの

（欠格事由） 第三條 左の各号の一に該当する者は、海事代理士となることができない。

一 未成年者 二 禁治産者又は準禁治産者 三 禁ご以上の刑に処せられた者であつて、その執行を終り、又は執行を受けることがなくなつ

てから二年を経過しないもの 四 国家公務員法（昭和二十二年法律第二十号）又は地方公務員法（昭和二十五年法律第二百六十一号）の規定により懲戒免職の処分を受け、当該処分のある日から二年を経過しない者 五 第二十五條第一項の規定により登録のまつ消の処分を受け、その処分の日から五年を経過しない者

第二章 海事代理士試験（試験の執行） 第四條 海事代理士試験（以下「試験」といふ。）は、運輸大臣が、毎年一回行う。

（試験方法） 第五條 試験は、海事代理士の業務を行ふ能力があるかどうかを判定するため、左の事項について筆記又は口述の方法で行う。

一 一般法律常識 二 海事に關する法令についての専門的知識 三 その他海事代理士の業務を行ふのに必要な実務上の知識

試験に關する規定の制定、試験問題の作成及び試験の合格者の決定は、相當の地位及び海事代理士の業務について広い経験を有する者五名の意見を徴してされなければならない。

3 前項の意見は、海事代理士になるための公正且つ均等な機会を保障するために、十分尊重されなければならない。

（合格証書） 第六條 試験に合格した者には、当該試験に合格したことを証する証

書を授與する（受験手数料） 第七條 試験を受けようとする者は、受験手数料として五百円を納付しなければならない。

2 前項の規定により納付した受験手数料は、試験を受けなかつた場合においても返還しない。

第三章 登録（海事代理士名簿） 第八條 海運局長（運輸省設置法（昭和二十四年法律第五十七号）第三十九條の海運局長をいう。以下同じ。）は、次條から第十二條までの規定による登録をするため、運輸省令で定める様式の手簿を備へておかなければならない。

2 運輸大臣は、前項の規定により各海運局長が備へ付ける海事代理士名簿により、全国海事代理士名簿を作製しなければならない。

（登録） 第九條 海事代理士となるには、海事代理士名簿に左の事項について登録を受けなければならない。

一 氏名 二 生年月日 三 事務所所在地 四 業務に使用する印章 五 第六條の証書の番号（第二條第一号に該当する者に限る。）

2 海運局長は、海事代理士となる資格を有する者が、前項の規定により登録を申請したときは、その者が欠格事由に該当する場合を除く外、遅滞なく登録をしなければならない。

（あらたな事務所の設置の登録）

第十條 海事代理士が二以上の事務所

所を設置しようとするときは、運輸省令で定める手続に従ひ、既に存する事務所の所在地を管轄する海運局長の許可を受け、且つ、あらたに事務所を設置しようとする場所を管轄する海運局長の備え付ける海事代理士名簿に前條第一項第一号から第三号までに掲げる事項及び同項の規定により登録を受けた印章について登録を受けなければならぬ。

2 海運局長は、あらたな事務所

の設置により当該海事代理士が、みづから誠実且つ敏速にその業務を処理することができなくなるおそれがあるときは、前項の許可をしてはならない。

(登録事項の変更)

第十一條 海事代理士は、登録を受けた第九條第一項各号に掲げる事項に変更を生じたときは、その事由があつた日から七日以内に、海運局長に変更の登録を申請しなければならない。

2 海運局長は、前項の申請があつたときは、遅滞なく変更の登録をしなければならぬ。

(登録のまつ消)

第十二條 左の各号の一に該当する場合には、海運局長は、海事代理士の登録をまつ消しなければならない。

- 一 海事代理士が業務を廃止したとき。
二 海事代理士が死亡したとき。
三 海事代理士が第三條第二号から第四号までの一に該当するに至つたとき。

(業務の廃止等)

第十三條 海事代理士がその業務を廃止したとき、又は死亡したときは、当該海事代理士又はその相続人は、その主たる事務所のある所在地を管轄する海運局長にその旨を届け出なければならぬ。

(海事代理士名簿等の閲覧)

第十四條 何人でも、運輸大臣又は海運局長に対し、全国海事代理士名簿又は海事代理士名簿の閲覧を請求することができる。

(登録料)

第十五條 第九條第一項の登録を受けようとする者は、千円、第十條第一項の登録を受けようとする者は、五百円、第十一條第一項の登録を受けようとする者は、二百円の登録料を納付しなければならない。

(登録の細目)

第十六條 この法律に定めるものの外、登録の申請書の様式その他の海事代理士の登録に関する手続的事項は、運輸省令で定める。

第四章 海事代理士の業務

(海事代理士でない者の業務の制限)

第十七條 海事代理士でない者は、他人の委託により、対価を得て、業として第一條に規定する行為を行つてはならない。但し、他の法令に別段の定めがある場合は、この限りでない。

- 2 海事代理士でない者は、海事代理士又はこれと紛らわしい名称を用いてはならない。
第十八條 海事代理士は、誠実且つ

敏速に、みづからその事務を処理

しなければならない。

(秘密を守る義務)

第十九條 海事代理士は、法律に別段の定めがある場合を除く外、その業務上取り扱つた事項について知り得た秘密を他に漏してはならない。海事代理士でなくなつた後も、また同様とする。

(業務に使用する印章)

第二十條 海事代理士は、その業務を行うにあつて印章を使用するときは、第九條第一項の規定により登録をうけた印章によらなければならない。

(帳簿)

第二十一條 海事代理士は、運輸省令で定める様式の帳簿を備え、左の事項を記載しなければならない。

- 一 取り扱つた事項の概要
二 委託者の氏名又は名称及び住所
三 委託者から受けた報酬の額の記載をした日から起算して三年間保存しなければならない。

(報酬)

第二十二條 海事代理士は、あらかじめ、その受けようとする報酬の額を定め、海運局長に届け出なければならない。これを変更したときも同様とする。

- 2 前項の報酬の額は、適正な原価を償ひ、且つ、適正な利潤を含むものでなければならない。また、特定の者に対し、差別的な取扱をするものであつてはならない。
3 委託者、他の海事代理士その他

の利害関係人は、第一項の報酬の

額が前項の規定に適合しないと認めるときは、その理由を具して海運局長に申し出て、報酬の額の變更を海事代理士に命ずべきことができる。

4 海運局長は、第一項の規定により届け出があつた報酬の額が第二項の規定に適合しないと認めるとき、又は前項の請求に理由があるとき、又は前項の請求に理由があるとき、認めるときは、報酬の額の届出をした海事代理士に、日時及び場所を通知して公開による聴聞をし、その者に、その報酬の額が第二項の規定に適合することを述べ、十分な機会を與えた後、その申立に理由がないと認めるときは、海事代理士に対し、理由を示して報酬の額を変更すべきことを命ずることができる。

5 前二項の規定は、海事代理士の受けようとする報酬の額が、事情の著しい変更により第二項の規定に適合しないものとなつた場合に準用する。

第二十三條 海事代理士は、前條第一項の規定により届け出た報酬の額を、その事務所、公衆の見易いように掲示しなければならない。

第二十四條 海事代理士は、第二十二條第一項の規定により届け出た報酬の額よりも高額又は低額の報酬を受けてはならない。

(懲戒)

第二十五條 海事代理士が、この法律又はこの法律に基く処分違反したときは、海運局長は、左に掲げる処分をすることができる。

- 一 戒告
二 一年以内の業務の停止
三 登録のまつ消
二 海運局長は、前項各号の処分をしようとするときは、公開による聴聞を行わなければならない。

海運局長は、前項の聴聞を行う

場合には、その処分をしようとする事由並びに聴聞の日時及び場所を、その期日の七日前までに、当該海事代理士に通知しなければならない。

4 聴聞においては、当該海事代理士又はその代理人に、自己又は本人のため意見を述べ、且つ、証拠を提出する十分な機会が與えられなければならない。

第二十六條 海運局長は、この法律を実施するため必要があると認めるときは、海事代理士に対し、その業務に関し報告を求めることができる。

2 前項の場合において、海運局長は、当該海事代理士に対して、報告について必要な協力をしなければならない。

第五章 罰則

第二十七條 第十七條第一項の規定に違反した者又は第二十五條第一項第二号の処分違反して業務を行つた者は、六箇月以下の懲役又は二万円以下の罰金に処する。

第二十八條 第十七條第二項の規定に違反した者は、五千円以下の罰金に処する。

第二十九條 第十九條の規定に違反した者は、六箇月以下の懲役又は五千円以下の罰金に処する。

訴を提起することができない。
第三十條 第二十六條第一項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者は、五千円以下の罰金に処する。

附則

(施行期日)
1 この法律は、昭和二十六年六月一日から施行する。
(経過規定)
2 この法律施行の際現に第一條に規定する行為を業としてしている者は、この法律施行の日から六箇月間は、第十七條の規定にかかわらず、従前の名称を用いて、第一條に規定する行為を業として行うことができる。

3 旧海事代理人取締規則(明治四十一年通信省令第五十二号)の規定による海事代理人の許可を受けた者は、この法律に基く海事代理士となる資格を有するものとする。
別表第一
一 運輸省の機関
二 法務局若しくは地方方法務局又はその支局若しくは出張所
三 都道府県の機関
四 市町村の機関
別表第二

- 一 船舶法(明治三十二年法律第四十六号)
- 二 船舶安全法(昭和八年法律第十一号)
- 三 船員法(昭和二十二年法律第九号)
- 四 船舶職員法(明治二十九年法律第六十八号)
- 五 海上運送法(昭和二十四年法律第八十七号)

六 臨時船舶管理法(昭和十二年法律第九十三号)

七 港則法(昭和二十三年法律第七百七十四号)

八 造船法(昭和二十五年法律第二百二十九号)

九 前各号に掲げる法律に基く命令

十 航海の制限等に関する件(昭和二十年運輸省令第四十号)

二月十七日日本委員会に左の事件を付託された。

一、川東、谷田川両駅間に駅員無配置駅設置の請願(第五〇三号)

一、白棚鉄道復活に関する請願(第五〇四号)

一、下関を基地として関釜連絡航路復活に関する請願(第五〇五号)

一、山田線復旧促進に関する請願(第五一六号)

一、三陸沿岸鉄道敷設促進に関する請願(第五一七号)

一、吉岡、古川間自動車路線権復元に関する請願(第五一九号)

一、国営陸前古川自動車の仙台まで延長運輸に関する請願(第五二〇号)

一、鉄道専用電気動力、電気信号保安設備に対し二重監督排除の請願(第五二一号)

一、志布志線延長工事促進に関する請願(第五二二号)

一、広瀬駅拡張に関する請願(第五二八号)

一、宮崎、小林両市間鉄道敷設促進に関する請願(第五三一号)

一、上野鉄道管理局設置に関する請願(第五四四号)

一、出雲今市、三次両駅間鉄道敷設促進に関する請願(第五四六号)

一、仙台、岩沼両駅間鉄道電化に関する請願(第五四七号)

一、岩国、日原両駅間鉄道敷設促進に関する請願(第五四八号)

一、豊頃、大津、大樹三村間国営バス路線開設促進に関する請願(第五八二号)

一、北海道留辺蘂町所在農林省所管森林軌道を国有鉄道に移管の請願(第五八三号)

一、小名浜海上保安部に陸上無線通信施設設置の請願(第六〇九号)

一、片町線より枚岡町に貨物引込線敷設の請願(第六四〇号)

一、白河、仙台両駅間鉄道電化促進に関する請願(第六四一号)

一、日本国有鉄道法中一部改正に関する陳情(第一〇九号)

一、京都駅改築および鉄道高架建設促進に関する陳情(第一二一号)

第五〇三号 昭和二十六年二月五日受理

川東、谷田川両駅間に駅員無配置駅設置の請願

請願者 福島県石川郡小塩江村長 相楽代助外五名

紹介議員 石原幹市郎君
福島県石川郡小塩江村は、県内屈指の木炭ならびに石材の生産地として知られていますが、近くに停車場がないため、これらの物資輸送の障害となつて

地郡山市および石川町への通勤者が激増し、これらの者は多大の不便を以て遠距離の各駅から乗降している現状であるから、すみやかに川東、谷田川両駅間に駅員無配置駅を設置せられたいとの請願。

第五〇四号 昭和二十六年二月五日受理

白棚鉄道復活に関する請願

請願者 福島県白河市長 田中仲三

紹介議員 石原幹市郎君
白棚鉄道区間の各駅取扱に依存する生産物は、八溝山系を中心とする菅林官倉町、社川村、高野村、金山村、古閑村その他近津村、山岡村、鮫川村の一部より移出される米、麦、まき、木炭、木材等を運算すると相当の巨額となり、しかも沿線近郷の鉱業生産も倍加される実状で、当地としては既に本線復活の陳情手続を取つてきた。しかるに白河の起点より関山口までの工程軌條敷設を終えて工事中となつてい

るから、生産鉄道としてまた文化導入の生命線としての白棚鉄道復活を促進せられたいとの請願。

第五〇五号 昭和二十六年二月五日受理

下関を基地として関釜連絡航路復活に関する請願

請願者 山口県知事 田中竜夫

紹介議員 重宗雄三君
関釜航路は、過去四十余年間大陸との連絡航路として重要な役割を果しているが、戦争によつて中止されて現在に至つてい

る。しかるにその設備はその

後にも十分に整備維持されており、地理的にも施設の面でも他に求むることのできない大陸連絡航路であるから、国家経済の進展および日韓兩國相互の將來のため、この際下関を基地とする関釜連絡航路の復活を実現せられたいとの請願。

第五一七号 昭和二十六年二月五日受理

三陸沿岸鉄道敷設促進に関する請願

請願者 岩手県釜石市海岸通り 岩手県水産懇談会内 藤沢清助

紹介議員 川村松助君
三陸沿岸地帯は、豊富な水産資源と無盡蔵の林、鉱産資源を有しているが、交通に恵まれていないため、これら重要資源の開発に多大の支障を興えているから、三陸沿岸鉄道中未敷設線をすみやかに完通せられたいとの請願。

第五一九号 昭和二十六年二月五日
受理
吉岡、古川間自動車路線復元に関する請願
請願者 宮城県議会議長 今野 貞亮

紹介議員 中村正雄君

仙台鉄道局管内宮自動車路線中の吉岡、古川間乗合自動車路線は、昭和七年十二月二十七日より仙台鉄道株式会社が営業を開始し以来九年七箇月余の間あらゆる犠牲を拂つて経営を続けてきたのであるが、たまたま戦時中の客観的事情と諸種の悪条件にわざわいされて不本意ながら省営に切り替えを余儀なくされ今日に至つたものである。終戦後全国的に起つた自動車の輸送復興熱に同社は積極的に呼応して懸命の努力を傾注しておる上に、本路線は元来仙台より古川町を往復する利用者多くまた沿線住民は同社による営業を希望しているから、本路線を旧経営者に復元せられたいとの請願。

第五二〇号 昭和二十六年二月五日
受理
国営陸前古川自動車の仙台まで延長運輸に関する請願
請願者 宮城県議会議長 今野 貞亮

紹介議員 中村正雄君

国鉄陸前古川自動車営業所の運転区間を吉岡からさらに仙台まで延長すると、一ノ関市と仙台市とを国道沿いに結び沿線三本木、大衡の亜炭を最大需要地仙台に運送する上に、また通勤通学者の多大の利便を與えるばかりでなく、一朝迫、江合、鳴瀬等の各川のはん濠により鉄道が、と絶の際は東北本

線の動脈をつなぐ唯一の交通機関としての使命を果すものであるから、本自動車営業所の運転区間を吉岡から仙台まで延長せられたいとの請願。

第五二二号 昭和二十六年二月五日
受理
鉄道専用電気動力、電気信号保安設備に対し二重監督排除の請願
請願者 東京都千代田区内幸町 鉄道高架第一〇社団法人 鉄道電化協会 飯田精太郎

紹介議員 村上義一君

現在鉄道専用電気動力、電気信号保安設備に対し二重監督排除の請願
大臣の監督、検査を電気法規のもとに通商産業大臣の監督、検査を受けているが、その検査にあつては輸送の安全という同一の旨のもとに同一設備に對して行われるのであるから、伝えられる電気法規その他の変更の際は鉄道専用電気動力、電気信号保安設備に對しては船舶と同様に輸送の安全を保持する目標のもとにその監督、検査を運輸大臣に一任し、業者の受ける繁雑を除去し、鉄道経営の合理化を容易にせられるよう立法、または行政的処置を講ぜられたいとの請願。

第五二二号 昭和二十六年二月五日
受理
志布志線延長工事促進に関する請願
請願者 宮崎県議会議長 日高 弥一

紹介議員 三輪貞治君

日南市を中心とする豊富な工業生産および農林水産資源の開発が各方面より要望され、さきに南九州総合開発の一

環としてとくに本地区が指定されたのであるが、不幸にして交通の便に恵まれないため、あたかも豊富な資源を擁しながらいまだにこれが開発をみないことは遺憾であるから、本開発の動脈である志布志線延長の工事を促進せられたいとの請願。

第五二八号 昭和二十六年二月五日
受理
広瀬駅拡張に関する請願
請願者 宮崎県議会議長 日高 弥一

紹介議員 三輪貞治君

日豊線広瀬駅は、妻線の分岐点に當り、準急列車の停車駅であり、奥地連絡の旅客ならびに豊富な農林産物の輸送その他貨物の搬入等交通量の極めて多い重要駅であるが、構内、待合室ともに狭く利用者の不便は一方ならぬものがあるから、これを拡張して輸送量の増大と利用者の不便を一掃せられたいとの請願。

第五二九号 昭和二十六年二月五日
受理
都城発吉都城線經由門町行準急列車新設に関する請願
請願者 宮崎県議会議長 日高 弥一

紹介議員 三輪貞治君

吉都城は、鹿児島本線と日豊本線を結ぶ南九州における唯一の主要路線であるが、熊本および北九州方面の旅行者は都城—吉松—八代—一応分断され、直通列車は現在僅かに一本のみで接続に非常な不便を感じている現状である。加えて近時都城市を中心とした宮崎県南部北方より北九州方面

への旅行者は増加の一途をたどり本路線の利用度は極めて高いから、都城発吉都城線經由門町行準急列車の新設を實現せられたいとの請願。

第五三〇号 昭和二十六年二月五日
受理
日向長井、三重町間鉄道敷設等に関する請願
請願者 宮崎県議会議長 日高 弥一

紹介議員 三輪貞治君

現在の日豊線市棚、重岡間駅間は、トンネル多く急こう配であるが、日豊線日向長井、豊肥線三重町とを結ぶ鉄道予定線はこう配もゆるやかであり、距離的にも時間的にも相当短縮され、さらに林産物の宝庫といわれる沿線地区開発にも益するところ極めて大であるから、日向長井、三重町間鉄道敷設を促進するとともに、沿線住民多年の熱願である日豊線電化を併せて實現せられたいとの請願。

第五三一号 昭和二十六年二月五日
受理
宮崎、小林両市間鉄道敷設促進に関する請願
請願者 宮崎県議会議長 日高 弥一

紹介議員 三輪貞治君

宮崎県の中央と西部を結ぶ重要路線である宮林線には、現在国鉄バスが運転されているが、本路線は旅客、物資ともに交通量極めて多く、さらにこの間に鉄道を開通して直結することは、沿線の豊富な農林物資輸送の増大と住民の受ける恩沢のみに止らず、宮崎県

の政治経済、文化産業の進展に寄與するところ大であるから、宮崎、小林両市間鉄道敷設を促進せられたいとの請願。

第五四四号 昭和二十六年二月六日
受理
上野鉄道管理局設置に関する請願
請願者 東京都台東区山下町一 国鉄労働組合上野支部 内 柴谷要

紹介議員 内村清次君

業務の管理運営を合理化し、従業員ならびに関係地元民の要望に応えるため、現東京鉄道管理局から分離して新に東北本線秋葉原、白河間(川越線、日光線、烏山線を含む)、常磐線日暮里、土浦間(成田線、我孫子、成田間を含む)高崎線大宮、龍原間、山手線田端、池袋間(赤羽線を含む)を管理する上野鉄道管理局を埼玉県大宮市内に設置せられたいとの請願。

第五四六号 昭和二十六年二月六日
受理
出雲今市、三次両駅間鉄道敷設促進に関する請願(二通)
請願者 鳥根県出雲市長 森山 繁樹外三名

紹介議員 伊達源一郎君

出雲今市駅を起点とし、飯石郡を縦貫して備後三次駅に至る陰陽連絡鉄道は、昭和六年から同十二年までに敷設せられるよう鉄道施設法に制定され、日華事變のため実施延期となつて今日に至つては、本鉄道は飯石郡の山林資源開発上また観光上中国地方開発の重要幹線であるから、すみやかに本

鉄道の敷設を実現せられたいとの請願。

第五四七号 昭和二十六年二月六日 受理

仙台、岩沼両駅間鉄道電化に関する請願

請願者 宮城県仙台市長 岡崎 栄松外二百三十九名

紹介議員 高橋進太郎君

仙台は、東北文経済圏の中心にあたり、塩釜の修築港により国家枢要の地位を占めているが、その動脈である運輸交通網は旧来の制約を受けて躍進充実に少なからぬ制約を受けているから、仙台塩釜の背後地で交通要面である岩沼地方まで国鉄を電化せられたいとの請願。

第五四八号 昭和二十六年二月六日 受理

岩国、日原両駅間鉄道敷設促進に関する請願

請願者 山口県岩国市長 津田 弥吉外四十五名

紹介議員 伊達源一郎君

山陽線岩国より岩徳線西岩国駅を経て、山口県日原駅に通ずる陰陽連絡線に編入され、昭和六年度工事実施の運びとなつていたところ、たまたま政府の交つてつよつて新設予定路線から削除され今日に至つては、本路線は本州西部における山陰、山陽両線を重要部分において運び、幹線として、日本海と瀬戸内海とを陸上で結び、わが国民経済を増進する重要路線であるから、本鉄道の速成を図られたいとの請願。

第五八二号 昭和二十六年二月七日 受理

豊頃、大津、大樹三村間両管バス路線開設促進に関する請願

請願者 北海道中川郡豊頃村長 佐藤義助

紹介議員 松浦定義君 石川清一君

北海道中川郡豊頃村、大津村および大樹村は、農、漁、林、畜等、各産物の主要地として極めて有望であり、その生産は年間二億七千万円に上つていゝる。しかるに交通に恵まれていないため、未だ充分にその生産を上げていないから、南十勝の玉庫を開発するため、すみやかに右三箇村を連絡する国営バス路線を開設せられたいとの請願。

第五八三号 昭和二十六年二月七日 受理

北海道留辺蘂町所在農林省所管森林軌道を国有鉄道に移管の請願

請願者 北海道常呂郡留辺蘂町長 佐野準一郎外九百七十四名

紹介議員 堀末治君

国鉄留辺蘂駅から石狩国境附近に至る延長三十八キロの森林鉄道は、国有林開発のため敷設されたものであるが、往路は単に空車を索引するのみで施設に對照して極めて不経済である。しかるに同線沿線には、北見唯一の温泉街と、土地肥よくな農耕地帯および野村鋳業株式会社工場を控えているから、当地方の旅客および各種貨物輸送を増進するため、同鉄道を国有鉄道に移管せられたいとの請願。

第六〇九号 昭和二十六年二月八日 受理

小名浜海上保安部に陸上無線通信施設設置の請願

請願者 福島県石城郡小名浜町長 水野政次郎外三十五名

紹介議員 石原幹市郎君

小名浜港は、京浜、塩釜間にある重要避難港であり、また東北一、二を争う漁業基地として活用されているが、同地方は東北六県の中でも海難発生量が首位を占めているので、さきに小名浜海上保安部を設置されたが、巡視船出動後は陸上との連絡に二、三時間以上もかかる実状であるから、小名浜海上保安部に陸上無線通信施設を設置せられたいとの請願。

第六四〇号 昭和二十六年二月九日 受理

片町線より枚岡町に貨物引込線敷設の請願

請願者 大阪府中河内郡枚岡町長 吉岡市次郎外八名

紹介議員 左藤義詮君

大阪府枚岡町は、昔時より鉄製品工業によつて町経済の根幹をなしているが、現在鉄道の便に恵まれないため、一日平均約四百トンに及ぶ原材料および製品輸送を自動車に依存しているから、原価高の原因となつていゝるから、当町より約四キロの近距離にある片町線より当町の工業中心地帯まで貨物引込線を敷設せられたいとの請願。

第六四一号 昭和二十六年二月九日 受理

白河、仙台両駅間鉄道電化促進に関する請願

請願者 宮城県知事 佐々木家 壽治外一名

紹介議員 石原幹市郎君 高橋進太郎君

東北本線は、東北地方を貫く一大幹線であるが、本線中白河、仙台両駅間は急こう配地点が多いため、運送上の大あい路となつて東北地方の復興に重大なる障害となつていゝる現状であるから、福島県下の豊富な電力を利用して白河、仙台両駅間の鉄道電化を促進せられたいとの請願。

第一〇九号 昭和二十六年二月六日 受理

日本国有鉄道法中一部改正の陳情

陳情者 埼玉県大宮市長 津川 辰政外五名

日本国有鉄道法第二十六條によつて、国鉄職員は地方議会の議員を兼ねることができないので、大宮市のように、国鉄職員が人口の半数近く居住するところでは、国鉄関係市民の意思を市政に反映することができないばかりでなく、これら市民の市政に協力する意思をはばみ市政の運営に一大障害を興えることになるから、日本国有鉄道法第二十六條を改正して職員が議員を兼ねることができるようにされたいとの陳情。

陳情者 京都府議會議長 中村 庄太郎

第一二二号 昭和二十六年二月七日 受理

京都市の中央部を貫通する国有鉄道の高架改築について、府民多年の熱願であるが、今日までこれが実行着手のきざしさえ見えず、本府の交通、産業、経済および観光文化等の発展にいちじるしい支障を與えていることはまことに遺憾である。たまたま三十数年の歴史を誇る京都駅舎が不慮の災禍によつて灰じんとなつた現在、これが再建を機会に、府民多年の要望である高架改築を実現せられたいとの陳情。

二月二十一日日本委員会に左の事件を付託された。

一、海難審判法の一部を改正する法律案
一、港域法の一部を改正する法律案

海難審判法の一部を改正する法律案

海難審判法の一部を改正する法律案

海難審判法(昭和二十二年法律第百三十五号)の一部を次のように改正する。

第九條の二に次の二項を加える。

高等海難審判庁長官は、海難審判庁審判官の経歴を有する者の中から、運輸大臣が、これを任命する。

地方海難審判庁長官は、海難審判庁審判官の中から、高等海難審判庁長官が、これを補する。

第十條第三項中「運輸大臣」を「高等海難審判庁長官」に改める。

第十一條中「海難審判庁審判官」を「審判官」高等海難審判庁長官及び海

難審判庁審判官をいう。以下同じ。】に改める。

第十二條を次のように改める。

第十二條 削除

第十三條第二項中「海難審判庁審判官」を「審判官」に改める。

第十三條の次に次の一條を加える。

第十三條之二 各海難審判庁に廷吏を置き、海難審判庁の職員の中から、各海難審判庁の長が、これを命ずる。

廷吏は、審判官の命を受けて、審判の秩序の維持に當る。

第十五條を次のように改める。

第十五條 地方海難審判庁は、第一審の審判を行い、高等海難審判庁は、第二審の審判を行う。

第十六條中「審判所」を「合議体」に改める。

第二十五條中「審判所」を「海難審判庁」に改める。

第二十九條中「海上保安庁保安部」を「海上保安庁海事検査部」に改める。

第四十條第三項中「地方海難審判庁は、前項に規定するものの外、左の方法により、必要な証拠を取り調べる事ができる。」を「地方海難審判庁は、第一回の審判期日前においては、左の方法以外の方法により、証拠を取り調べる事ができない。」に改め、同項の次に次の一項を加え、同條第二項を削る。

地方海難審判庁は、勾引、押収、搜索その他の他人の身体、物若しくは場所についての強制的処分をし、若しくはさせ、又は過料の決定をすることができない。

第四十條の次に次の三條を加える。

第四十條之二 地方海難審判庁は、前條第一項の証拠の取調として証人に証言をさせ、鑑定人に鑑定をさせ、通訳人に通訳をさせ、又は譚訊人に譚訊をさせる場合には、これらの者に命令で定める方法により宣誓をさせなければならぬ。但し、命令で定める者には、宣誓をさせないことができる。

第四十條之三 事実の認定は、審判期日に取り調べた証拠によらなければならぬ。

第四十條之四 証拠の証明力は、審判官の自由な判断にゆだねる。

第四十六條に次の一項を加える。

第一項又は第二項の規定により第二審の請求をすることができない者は、その責に帰することのできない事由により、前項の期間以内に、第二審の請求をすることができなかつたときは、その事由がやんだ後七日以内に限り、これをすることができるとする。

第五十三條第二項の次に次の一項を加える。

前項の期間は、これを不変期間とする。

第五十四條中「海上保安庁海事検査部の理事官が、高等海難審判庁を代表する。」を「高等海難審判庁長官を被告とする。」に改める。

第六十四條に次の一項を加える。

鑑定人、通訳人又は譚訊人は、それぞれ政令で定めるところにより鑑定料、通訳料又は譚訊料を請求することができる。

第六十五條中「審判所」を「海難審判庁」に改める。

附則

この法律は、公布の日から施行する。

港域法の一部を改正する法律
港域法の一部を改正する法律
港域法（昭和二十三年法律第七十五号）の一部を次のように改正する。

別表を次のように改める。

別表
都道府県 港名 港の区域 域

都道府県	港名	港の区域	域
北海道	枝幸	枝幸港防波堤燈台（北緯四十四度五十六分三秒東経百四十二度三十分三十五秒）を中心として千二百メートルの半径を有する円内の海面	厚岸
	雄武	北防波堤基点を中心として千メートルの半径を有する円内の海面	剣路
	紋別	弁天岬から九十度千メートルの地点まで引いた線、同地点から八十度引いた線及び陸岸により囲まれた海面	廣尾
	網走	天測点を中心として千八百メートルの半径を有する円内の海面及び網走川網走橋下流の河川水面	幌泉
	羅臼	東防波堤基点を中心として千メートルの半径を有する円内の海面	様似
	根室	弁天島燈台跡（北緯四十三度二十分二十八秒東経百四十五度三十四分五十四秒）を中心として千八百メートルの半径を有する円内の海面	浦河
	花咲	花咲燈台（北緯四十三度十六分三十一秒東経百四十五度三十五分三十四秒）から二百七十度引いた線及び陸岸により囲まれた海面	苦小牧
	霧多布	三角点（四八メートル）から零度千五百メートルの地点まで引いた線、同地点から二百七十度引いた線及び陸岸により囲まれた海面	室蘭
			アイカツア崎から二百六十二度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
			剣路燈台（北緯四十二度五十八分二秒東経百四十四度二十二分三十八秒）から二百七十度三千七百メートルの地点まで引いた線、同地点から零度引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに剣路川の別保川流入口下流の河川水面
			廣尾鼻三角点（北緯四十二度十六分五十九秒東経百四十三度十九分二十九秒）を中心として千メートルの半径を有する円内の海面
			幌泉燈台（北緯四十二度零分五十五秒東経百四十三度八分五十九秒）を中心として千メートルの半径を有する円内の海面
			様似村三角点（八七メートル）を中心として千五百メートルの半径を有する円内の海面
			浦河燈台（北緯四十二度九分三十七秒東経百四十二度四十六分五十分）を中心として千メートルの半径を有する円内の海面
			三角点（七・九メートル）を中心として千五百メートルの半径を有する円内の海面
			エンルム崎から大黒島（三六メートル）を経てホテイシ崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面

森	森町三角点(二四・七メートル)から三十七度七メートルの地点を中心として千五百メートルの半径を有する円内の海面
白尻	弁天島(一二メートル)から二百六十度九百メートルの地点を中心として千メートルの半径を有する円内の海面
函館	穴瀬岬から百八十度九百五十メートルの地点から六十九度に引いた線、同地点から有川口左岸突端まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
松前	弁天島燈台(北緯四十一度二十四分五十九秒東経百四十度五分三十二秒)を中心として千メートルの半径を有する円内の海面
福島	防波堤基点を中心として千メートルの半径を有する円内の海面
江差	南防波堤東端を中心として千八百メートルの半径を有する円内の海面
瀬棚	象王山三角点(九六メートル)を中心として千三百メートルの半径を有する円内の海面
壽都	岩崎を中心として千八百メートルの半径を有する円内の海面
岩内	天測点を中心として千八百メートルの半径を有する円内の海面
余市	尻場崎から百三十五度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
小樽	平磯岬から茅柴岬まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
増毛	増毛燈台(北緯四十三度五十一分九秒東経百四十一度三十一分五十二秒)を中心として千八百メートルの半径を有する円内の海面
留萌	留萌崎から三百三十度二千七百メートルの地点まで引いた線、同地点から六十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
苫前	三角点(五九・九メートル)を中心として千五百メートルの半径を有する円内の海面
羽幌	北防波堤基点を中心として千メートルの半径を有する円内の海面
天塩	三角点(北緯四十四度五十三分六秒東経百四十一度四十四分二十四秒)を中心として千五百メートルの半径を有する円内の海面及び同円内の天塩川の河川水面
稚内	野寒岬から声間崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
青苗	青苗岬から九十度千メートルの地点まで引いた線、同地点から零度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
天売	太郎兵衛崎を中心として千五百メートルの半径を有する円内の海面

青森	燒尻	三角点(五九・九メートル)(北緯四十四度二十六分三十三秒東経百四十一度二十五分十三秒)を中心として千メートルの半径を有する円内の海面
	杏形	杏形崎から二十三度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
	鬼脇	北防波堤基点を中心として千メートルの半径を有する円内の海面
	鴛泊	鴛泊燈台(北緯四十五度十四分三十九秒東経百四十一度十四分七秒)から百三十五度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
	香深	南防波堤基点を中心として千メートルの半径を有する円内の海面
	船泊	北防波堤基点を中心として千二百メートルの半径を有する円内の海面中金山崎三角点から零度に引いた線以西の海面
深浦		入前崎から行合崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
鯨ヶ沢		弁天崎を中心として二千メートルの半径を有する円内の海面及び中村川最下流道路橋下流の河川水面
小泊		弁天崎から七ツ石崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに小泊川小泊橋下流の河川水面
三厩		厩石を中心として二千メートルの半径を有する円内の海面及び増川川増川橋下流の河川水面
平館		平館港防波堤燈台(北緯四十一度九分三十六秒東経百四十度三十八分四十秒)を中心として二千メートルの半径を有する円内の海面
青森		鼻線崎から二百七十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに堤川石森橋下流の河川水面
小湊		安井崎から金附崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに汐立川雷電橋下流の河川水面
野辺地		野辺地町と東平内村の境界海岸(北緯四十四度五十三分東経百四十一度五分十八秒)から九十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに野辺地川最下流道路橋下流の河川水面
大湊		芦崎を中心として三千六百メートルの半径を有する円内の海面及び田名部川鉄橋下流の河川水面
川内		川内川川内橋右岸橋合(北緯四十一度十一分四十三秒東経百四十一度五十五分四十四秒)を中心として二千メートルの半径を有する円内の海面及び川内川川内橋下流の河川水面
脇野沢		脇野沢川導水堤突端を中心として二千メートルの半径を有する円内の海面並びに脇野沢川脇野沢橋及び瀬野川瀬野橋各下流の河川水面

宮城	気仙沼	久慈	岩手
	志津川	八戸	佐井
	鹿折村南端海岸（北緯三十八度五十二分三十七秒東経百四十一度三十六分三十秒）から二百七十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面	弁天島三角点（二・九メートル）を中心として二千メートルの半径を有する円内の海面並びに大佐井川大佐井橋及び古佐井川古佐井橋各下流の河川水面	大間 大畑 八戸
	荒島南端から二百二十八度引いた線、同島北端から零度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに水尻川水尻橋、八幡川汐見橋及び新井田川本浜橋各下流の河川水面	牛島三角点（六三メートル）から三百十五度に引いた線、同三角点から百八十度引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに久慈川最下流道路橋下流の河川水面	八木 宮古 山田 大槌 釜石 大船渡 広田
		八木港導燈低燈（北緯四十二度四十分四十二秒東経百四十一度四十六分）を中心として九百メートルの半径を有する円内の海面	
		測候所暴風標（北緯三十九度三十八分十五秒東経百四十一度五十八分十三秒）を中心として千四百メートルの半径を有する円内の海面及び閉伊川最下流道路橋下流の河川水面	
		小島東端から伝作鼻及び照ヶ崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに大沢川及び関口川各最下流道路橋下流の河川水面	
		七戻崎から雀島外端を見透した線及び陸岸により囲まれた海面並びに大槌川及び小槌川各最下流道路橋下流の河川水面	
		鷲ノ巣崎から鎌ヶ崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに大渡川最下流道路橋下流の河川水面	
		珊瑚島北端から九十度及び二百七十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに盛川最下流道路橋下流の河川水面	
		大森山三角点（一四七メートル）から二百五十七度七百メートルの地点を中心として二千メートルの半径を有する円内の海面	

山形	酒田	象潟	秋田
	能代	塩釜	女川
	酒田燈台（北緯三十八度五十五分二十八秒東経百三十九度四十八分五十四秒）を中心として二千八百メートルの半径を有する円内の海面並びに同燈台を中心として四千メートルの半径を有する円内の最上川の河川水面及び新井田川実橋下流の河川水面	大貝崎から赤根南西端を見透した線及び陸岸により囲まれた海面	清崎から百三十九度引いた線及び陸岸により囲まれた海面
		尾崎から三百三十三度引いた線、万石橋及び陸岸により囲まれた海面	狐穴崎から割石崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
		石巻港東防波堤燈台（北緯三十八度二十四分十八秒東経百四十一度十九分六秒）を中心として千八百メートルの半径を有する円内の海面及び北上川開北橋下流の河川水面	花淵崎から唐戸島南端まで引いた線、同島三角点（三六メートル）から春風沢島長浜天測点を経て腕崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに三九高地から二百七十度引いた線以北の貝山運河水面
		小淵崎を中心として二千メートルの半径を有する円内の海面及び象潟川最下流道路橋下流の河川水面	金浦港燈台（北緯三十九度十五分三十三秒東経百三十九度五十四分五十四秒）を中心として千五百メートルの半径を有する円内の海面
		芹田岬から二十三度三千メートルの地点まで引いた線、同地点から九十度引いた線及び陸岸により囲まれた海面	子吉川口右岸突端を中心として千五百メートルの半径を有する円内の海面及び子吉川由利橋下流の河川水面
		南防波堤基点（北緯三十九度四十五分十六秒東経百四十二度三分三秒）水路水門下流の河川水面	根ノ崎三角点（四〇メートル）から二十五度千三百メートルの地点を中心として四千四百メートルの半径を有する円内の海面
		弁天岬を中心として千五百メートルの半径を有する円内の海面	八斗崎から九十度二千メートルの地点まで引いた線、同地点から百八十度引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに賀茂川最下流道路橋下流の河川水面
		能代市内三角点（二四七メートル）から三百度千七百メートルの地点を中心として二千七百メートルの半径を有する円内の海面及び同円内の米代川河川水面	

千葉	茨城	勝浦	銚子	磯浜	那珂湊	磯崎	久慈	日立	大津	平潟	福島	松川浦	四倉	江名	小名浜	加茂	由良	鼠ヶ関
			黒鼻から八幡崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	銚子港導燈低燈（北緯三十五度四十四分二十四秒東経百四十五度五十一分三十三秒）を中心として三千メートルの半径を有する円内の海面及び松岸見晴台三角点（五七メートル）（北緯三十五度四十三分四十九秒東経百四十四度四十七分四十四秒）から十二度引いた線以東の利根川の河川水面	大洗鼻から二百七十度九百メートルの地点を中心として千八百メートルの半径を有する円内の海面	大名鼻から百八十度引いた線、祝町三角点（二一メートル）から九十度引いた線及び護岸により囲まれた海面並びに那珂川最下流道路橋下流の河川水面及び東経百四十四度三十五分の子午線以東の濁沼川の河川水面	磯崎から二百六十度六百メートルの地点を中心として千九百メートルの半径を有する円内の海面	久慈港北防波堤燈柱（北緯三十六度二十九分三十四秒東経百四十三度三十七分三十分）を中心として千八百メートルの半径を有する円内の海面並びに久慈川及び茂宮川各最下流鉄橋下流の河川水面	南防波堤基点を中心として二千メートルの半径を有する円内の海面	大津鼻東端から三百度千メートルの地点を中心として千五百メートルの半径を有する円内の海面	鶴子岬を中心として千メートルの半径を有する円内の海面	鶴ノ尾岬を中心として千五百メートルの半径を有する円内の海面	南防波堤燈台から二百九十五度五百メートルの地点を中心として千五百メートルの半径を有する円内の海面	折戸山三角点（八三・四メートル）を中心として千五百メートルの半径を有する円内の海面	三崎から八崎（観崎）まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	立岩崎を中心として千五百メートルの半径を有する円内の海面	天神岩から倉泉岩まで引いた線、同岩から浅井崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに村上川村上橋下流の河川水面	トヤ崎から百十度及び零度に引いた線、沖平島北端から二百七十度及び九十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに鼠ヶ関川蓬萊橋下流の河川水面

東京	神奈川	横須賀	白浜	館山	木更津	千葉	船橋	岡田	波浮	元村	新島	大久保	神湊	八重根	東京	京浜	東京
			西防波堤突端を中心として千メートルの半径を有する円内の海面	正木燈台（北緯三十四度五十八分五十八秒東経百三十九度五十一分二十六秒）を中心として三千メートルの半径を有する円内の海面及び汐入川最下流道路橋下流の河川水面	善光寺三角点（四九メートル）から二百六十度二千二百五メートルの地点を中心として三千メートルの半径を有する円内の海面	登戸三角点（二二メートル）から百八十度五千メートルの地点まで引いた線、同地点から九十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに都川最下流道路橋下流の河川水面	船橋市と行徳町の境界海岸（北緯三十五度四十一分二十九秒東経百三十九度五十七分五十五秒）から百七十度四千メートルの地点まで引いた線、船橋市と津田沼町の境界海岸（北緯三十五度四十分四十三秒東経百四十四度零分七秒）から百八十度三千メートルの地点まで引いた線、両地点を結んで線及び陸岸により囲まれた海面並びに海老川海老川橋下流の河川水面	岡田村三角点（一三三メートル）を中心として九百メートルの半径を有する円内の海面	トオシキ鼻から龍王崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	元村三角点（一三三メートル）から百八十度五百五十メートルの地点を中心として七百メートルの半径を有する円内の海面	宮塚山三角点（四二九メートル）からナガラ根東端を見透した線、鳥ヶ島西端から鶴ノ根を見透した線及び陸岸により囲まれた海面	北風平三角点（一一九・二メートル）を中心として九百メートルの半径を有する円内の海面	横石鼻から零度三百メートルの地点まで引いた線、同地から二百八十二度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面	前崎ヶ鼻（北緯三十三度五分四十二秒東経百三十九度四十六分二十六秒）を中心として千メートルの半径を有する円内の海面	江戸川口右岸突端（北緯三十五度三十八分十七秒東経百三十九度五十二分三十三秒）から二百五十度引いた線、本牧鼻から四十七度引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに隅田川永代橋及びその他各河川最下流鉄橋各下流の河川水面	小柴崎、同地点から九十度三千メートルの地点、観音崎燈台（北緯三十五度十五分十二秒東経百三十九度四十四分五十四秒）から九十度千メートルの地点及び同地点から海嶺燈台（北緯三十五度十二分三十分東経百三十九度四十分四十八秒）を見透した線及び陸岸により囲まれた海面	東京

富山		新潟							三崎		真鶴		
氷見	伏木富山	魚津	小川	羽茂	両津	岩船	新潟	寺泊	柏崎	直江津	能生	三崎	真鶴
<p>唐島三角点(一二二メートル)を中心として千九百メートルの半径を有する河川水面及び余川、上庄川及び新川各最下流道路橋下流の河川水面</p>		<p>魚津燈台(北緯三十六度四十八分三十分東経百三十七度二十三分四十八秒)を中心として二千メートルの半径を有する河川水面</p>	<p>城山山頂(北緯三十七度四十八分二十二秒東経百三十八度十六分五十分)を中心として千八百メートルの半径を有する河川水面</p>	<p>市振崎から五十度千二百五十分の地点を中心として千三百メートルの半径を有する河川水面及び羽茂川、羽茂川橋下流の河川水面</p>	<p>金剛山三角点(九六五メートル)から百四十九度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面</p>	<p>諸上寺山三角点(七三・四メートル)から九十度五百メートルの地点を中心として二千メートルの半径を有する河川水面及び石川明神橋下流の河川水面</p>	<p>新潟港防波堤燈台(北緯三十七度五十七分二十一秒東経百三十九度四分十九秒)を中心として四千メートルの半径を有する河川水面及び信濃川、万代橋及び新川、山ノ下橋各下流の河川水面</p>	<p>寺泊海水浴場東方三角点(一四九・五メートル)(北緯三十七度三十七分五十二秒東経百三十八度四十六分十五秒)から零度二千メートルの地点を中心として千三百メートルの半径を有する河川水面</p>	<p>番神鼻から百十度千メートルの地点を中心として千四百メートルの半径を有する河川水面</p>	<p>能生港燈柱(北緯三十七度六分十八秒東経百三十八度)を中心として二千メートルの半径を有する河川水面</p>	<p>直江津港燈台(北緯三十七度十分四十六秒東経百三十八度十五分十二秒)を中心として千六百メートルの半径を有する河川水面及び同河川内、荒川の河川水面</p>	<p>歌舞島ノ鼻から城ヶ島西北端まで引いた線、同島東端から同線に平行に引いた線及び陸岸により囲まれた海面</p>	<p>磯崎鼻から真鶴崎東北端まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面</p>

静岡			福井			石川									
伊東	網代	熱海	三國	敦賀	小浜	和田	金石	滝	福浦	輪島	飯田	小川	宇出津	穴木	七尾
<p>伊東港第二防波堤燈台(北緯三十四度五十八分十一秒東経百三十九度二十八分三十分)から二百七十度千五百メートルの地点を中心として千八百メートルの半径を有する河川水面</p>			<p>赤崎から小崎(蛭子崎)まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに旧笹ノ川、笹ノ橋下流の河川水面</p>			<p>犬見崎から津崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに宮ヶ崎(雲后崎)から城山まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面</p>	<p>金石燈台(北緯三十六度三十六分二秒東経百三十六度三十五分三十分)を中心として二千五百メートルの半径を有する河川水面及び犀川及び大野川各最下流道路橋下流の河川水面</p>	<p>滝港第二防波堤燈台(北緯三十六度五十五分五秒東経百三十六度四十五分二十六秒)を中心として八百メートルの半径を有する河川水面</p>	<p>龍ヶ崎からヒカク山山頂まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに輪島川最下流道路橋下流の河川水面</p>	<p>直村三角点(五八・五メートル)から二百十度千六百メートルの地点を中心として千メートルの半径を有する河川水面及び若山川、吾妻橋下流の河川水面</p>	<p>エビス崎から二百七十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面</p>	<p>須曾ノ屏風南端から石崎ノ屏風西北端まで引いた線、能登島松ヶ崎(宮崎)から久木まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面</p>	<p>タケガ鼻から二百二十九度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに小川、城山橋下流の河川水面</p>	<p>須曾ノ屏風南端から石崎ノ屏風西北端まで引いた線、能登島松ヶ崎(宮崎)から久木まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面</p>	

愛知	稲取	下田	松崎	宇久須	土肥	沼津	清水	焼津	相良	御前崎	浜名	伊良湖	福江	泉	田原
	稲取岬から零度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面 狼煙崎から赤島西南端まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに稻生沢川最下流道路橋下流の河川水面	アジホガ鼻から百八十度引いた線及び陸岸により囲まれた海面 米崎東南方三角点(一五〇メートル)から百七十四度引いた線及び陸岸により囲まれた海面	丸山崎から二十八度引いた線及び陸岸により囲まれた海面 牛臥山三角点(六二メートル)を中心として千八百メートルの半径を有する円内の海面 同三角点から二百七十度引いた線以北の海面及び狩野川永代橋下流の河川水面	真崎から零度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに巴川千歳橋下流の河川水面	焼津燈台(北緯三十四度五十一分二十九秒東経百三十八度十九分三十八秒)を中心として二千五百メートルの半径を有する円内の海面並びに瀬戸川当目橋、小石川須奈橋、黒石川港橋及び木屋川港橋各下流の河川水面	愛鷹岩(北緯三十四度四十分二十四秒東経百三十八度十三分三十六秒)から三百度二千四百メートルの地点を中心として二千メートルの半径を有する円内の海面及び萩間川新橋下流の河川水面	元根鼻三角点(七メートル)から零度千五百メートルの地点まで引いた線、同地点から二百七十度引いた線及び陸岸により囲まれた海面	弁天島駅(北緯三十四度四十一分十二秒東経百三十七度三十六分三十秒)を中心として二千メートルの半径を有する円内の海面並びに鷺津町と新居町の境界湖岸(北緯三十四度四十二分二十四秒東経百三十七度三十三分二十七秒)から九十度引いた線、雄踏橋及び陸岸により囲まれた浜名湖水面	伊良湖燈台(北緯三十四度三十四分三十四秒東経百三十七度一分十秒)を中心として二千メートルの半径を有する円内の海面	向山三角点(六・四メートル)(北緯三十四度三十七分四十八秒東経百三十七度五分五十三秒)を中心として千メートルの半径を有する円内の海面	西防波堤突端を中心として五百メートルの半径を有する円内の海面 蔵王山三角点(二五三メートル)を中心として三千メートルの半径を有する円内の海面及び汐川船倉橋下流の河川水面				

豊橋	三谷	蒲郡	形原	西浦	東幡豆	吉田	一色	武豊	師崎	篠島	豊浜	内海	常滑	名古屋
十間川口右岸突端(北緯三十四度四十五分八秒東経百三十七度十九分二十五秒)を中心として四千五百メートルの半径を有する円内の海面 中梅田川右岸堤防突端から二百七十度引いた線以北の海面並びに川及び柳生川各最下流道路橋下流の河川水面	三谷ヶ鼻から竹島南端まで引いた線、同島と瀨相陸岸と結んだ橋及び陸岸により囲まれた海面	蒲郡港防波堤燈台(北緯三十四度四十八分四十三秒東経百三十七度十三分三十五秒)を中心として千メートルの半径を有する円内の海面 中三谷港に属する部分を除いた海面	古城港東防波堤基点(北緯三十四度四十七分十六秒東経百三十七度一分二十二秒)を中心として千メートルの半径を有する円内の海面 中形原町と西蒲町の境界海岸(北緯三十四度四十七分十秒東経百三十七度一分二十一秒)から九十度引いた線以北の海面	東刺蟻防波堤基点(北緯三十四度四十六分五十五秒東経百三十七度一分二十六秒)を中心として千メートルの半径を有する円内の海面 中形原港に属する部分を除いた海面	中柴海岸南端と寺部海岸南端を結んだ線及び陸岸により囲まれた海面	矢崎川口燈台(北緯三十四度四十六分五十五秒東経百三十七度四分四十秒)を中心として千四百メートルの半径を有する円内の海面 及び矢崎川最下流道路橋下流の河川水面	一色燈台(北緯三十四度四十七分十四秒東経百三十七度一分十五秒)を中心として千メートルの半径を有する円内の海面	布土村元標から九十度引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに小垣江港燈台(北緯三十四度五十八分東経百三十六度五十九分五十四秒)から二百七十度引いた線以南の境界河川水面	鷲ヶ崎(海田ヶ鼻)から九十度引いた線、羽豆崎から九十度五百メートルの地点まで引いた線、同地から零度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面	東山鼻及び蛭子ヶ鼻からそれぞれ零度六百メートルの地点まで引いた線、両地点を結んだ線並びに陸岸により囲まれた海面	豊浜港西防波堤燈台(北緯三十四度四十二分二秒東経百三十六度五十六分二十秒)を中心として九百メートルの半径を有する円内の海面	北防波堤基点を中心として千メートルの半径を有する円内の海面及び内海川内海橋下流の河川水面	常滑港南防波堤燈台(北緯三十四度五十二分二十六秒東経百三十六度五十分二十秒)を中心として千メートルの半径を有する円内の海面	名古屋港西突堤燈台(北緯三十五度二分九秒東経百三十六度五十一分二十九秒)を中心として七千五百メートルの半径を有する円内の海面 荒子川、新堀川、山崎川、忠治橋、大江川、港東橋、天白川、千鳥橋、堀川朝日橋、新堀川、堀止、庄内川、一色大橋及び日光川日光橋各下流の河川水面並びに中川運河水面

三重

桑名	四日市	千代崎	津	松阪	宇治山田	鳥羽	波切	浜島	五ヶ所	長島	引本	尾鷲	木本
小員須三角点(〇・〇メートル)(北緯三十五度二分五十四秒東経百三十六度四十二分)から百十八度に引いた線と伊勢大橋との間の揖斐川河川水面	朝明川口左岸突端から百三十五度二千メートルの地点まで引いた線、鈴鹿市と桶町の境界海岸(北緯三十四度五十三分五十四秒東経百三十五度三十八分三十九秒)から九十度三千メートルの地点まで引いた線、両地点を結んだ線及び陸岸により囲まれた海面並びに朝明川、海蔵川、三滝川、鹿化川、内田川、鈴鹿川及びこれらの支流各最下流道路橋下流の河川水面	金沢川右岸堤防突端を中心として千五百メートルの半径を有する円内の海面及び金沢川最下流道路橋下流の河川水面	津興三角点(北緯三十四度四十二分東経百三十六度三十一分六秒)から九十度二千メートルの地点まで引いた線、同地点から三百五十七度引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに岩田川、安濃川、志登茂川各最下流道路橋下流の河川水面	松阪港東防波堤燈柱(北緯三十四度三十六分五十分東経百三十六度三十三分四十八秒)を中心として二千メートルの半径を有する円内の海面	宇治山田港西燈柱(北緯三十四度三十一分二十秒東経百三十六度四十五分二秒)から二百五十七度千七百メートルの地点を中心として三千メートルの半径を有する円内の海面及び河川水面	西崎、日向島北端、答志島鳥ヶ崎、阪手島丸山崎及び加布良古崎を順次に結んだ線並びに陸岸により囲まれた海面	波切港防波堤燈台(北緯三十四度十六分四十二秒東経百三十六度五十四分十一秒)を中心として二千メートルの半径を有する円内の海面	城山崎を中心として千五百メートルの半径を有する円内の海面	止崎から田曾崎(三崎)まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	長島町南方三角点(一三七メートル)から大石を経て千鳥島まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	尾南曾鼻から佐波留島東端まで引いた線、同島北端から裸島(投石)を経て猪ノ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに船津川左岸の相賀町と船津村の境界から三百十五度に引いた線以南の船津川河川水面、銚子川銚子橋下流の河川水面及び白石湖水面	モト山鼻から佐波留島南端まで引いた線、同島北端から裸島(投石)を経て猪ノ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	鬼ヶ城三角点(一五九メートル)を中心として二千メートルの半径を有する円内の海面

京都

久美浜	浅茂川	間人	中浜	本庄	伊根	宮津	舞鶴	野原	田井
淡村三角点(一七三・五メートル)から零度千メートルの地点まで引いた線、同地点から九十度千五百メートルの地点まで引いた線、同地点から百八十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面	三角点(二八五・七メートル)から四十五度二千メートルの地点を中心として三百メートルの半径を有する円内の海面	鳶口岬を中心として千メートルの半径を有する円内の海面	大呂岬から友ヶ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	林ノ下尖端(北緯三十五度四十四分三十四秒東経百三十五度十五分三十六秒)から甲崎龜礁まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	城山鼻から青島南端を経て鋤崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	片島鼻から日置崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに大手川大手橋下流の河川水面	金ヶ崎から零度に引いた線、博奕岬から二百七十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに高野川、伊佐津川、寺川、興保呂川、祖母谷川及び志楽川各最下流道路橋下流の河川水面	コトイ崎から三ツ礁鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	小崎から椎崎(北緯三十五度三十四分一秒東経百三十五度二十八分七秒)まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面

大阪

深日	岸和田	大津	堺	大阪
豊国崎(北緯三十四度十九分十二秒東経百三十五度七分六秒)から零度に引いた線、長崎から二百七十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに大川大和橋及び東川落合橋各下流の河川水面	市内城址三角点(二〇メートル)から三百三十九度千メートルの地点を中心として千メートルの半径を有する円内の海面	大津港防波堤燈台(北緯三十四度三十三分三十二秒東経百三十五度二十三分四十二秒)を中心として千五百メートルの半径を有する円内の海面	石津川口右岸突端から大阪港南突堤燈台(北緯三十四度三十八分九秒東経百三十五度二十四分)を見透した線、大阪港南境界線及び陸岸により囲まれた海面	神崎川口左岸突端から二百十四度に引いた線、大和川口左岸突端から二百七十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに木津川大浪橋、尻無川岩崎橋、安治川船津橋及び新淀川最下流鉄橋各下流の河川水面及び船津橋南端と大浪橋東端とを結んだ線以西の運河水面

兵庫

尼崎	西宮	神戸	明石	二見	別府	高砂	伊保	八木	姫路	相生	赤穂	津居山	柴山
武庫川口右岸突端から二百度二千メートルの地点まで引いた線、同地点から九十度引いた線、大阪港北岸線及び陸岸により囲まれた海面並びに庄下川最下流道路橋下流の河川水面	夙川口右岸突端から百五十八度引いた線、申川口左岸突端から二百二十五度引いた線及び陸岸により囲まれた海面	妙法寺川口左岸突端から九十三度引いた線、芦屋川口左岸突端から二百二十二度三十分引いた線及び陸岸により囲まれた海面	明石港突堤燈台（北緯三十四度三十八分二十三秒東経百三十四度五十九分三十四秒）を中心として九百メートルの半径を有する円内の海面	瀬戸川口左岸突端（北緯三十四度四十一分七秒東経百三十四度五十三分五十一秒）から二百四十度二千メートルの地点まで引いた線、同地点から零度引いた線及び陸岸により囲まれた海面	別府港防波堤燈台（北緯三十四度四十二分四十二秒東経百三十四度五十分五十五秒）を中心として千メートルの半径を有する円内の海面	高砂港突堤燈台（北緯三十四度四十三分四十二秒東経百三十四度四十八分七秒）を中心として九百メートルの半径を有する円内の海面及び河川水面	伊保港燈台（北緯三十四度四十五分十秒東経百三十四度四十六分二十秒）を中心として千メートルの半径を有する円内の海面及び洗川千鳥橋下流の河川水面	八家川口右岸防波堤基点を中心として五百メートルの半径を有する円内の海面及び八家川三橋下流の河川水面	八家川口右岸防波堤基点から二百九十五度八百メートルの地点から百八十度千八百メートルの地点まで引いた線、同地点から二百七十度引いた線、中川口右岸突端から百八十度引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに市川、船場川、夢前川、大津茂川、揖保及び中川各最下流道路橋下流の河川水面	釜崎から金ヶ崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	岡山県と兵庫県の境界海岸（北緯三十四度四十四分十四秒東経百三十四度二十二分）から取揚島北端及び御前岩を経て御崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに大津川石ヶ崎橋野内窪樋門、千種川赤穂大橋及び御崎元祿橋各下流の河川水面	津居山島猿ヶ城から赤島を見透した線及び陸岸により囲まれた海面並びに羽子山三角点（七メートル）から三百四十五度引いた線以北の円山川の河川水面	コヤガ谷鼻から臼ヶ浦島南端まで引いた線、同島鷹ガ鼻から大島北端まで引いた線、同島南端から大山山頂を見透した線及び陸岸により囲まれた海面

和歌山	香住	浜坂	岩屋	洲本	由良	福良	湊	都志	郡家	富島	新宮	三輪崎	宇久井	勝浦	浦神	古座	串本
熊野川口両岸突端を結んだ線と熊野川鉄橋との間の河川水面中和歌山県地先部分	白石島北端から黒島北端を見透した線、白石島北端から二百四十四度引いた線及び陸岸により囲まれた海面	矢城鼻から観音寺山山頂まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに岸田川最下流道路橋下流の河川水面	岩屋港東突堤燈台（北緯三十四度三十五分十四秒東経百三十五度一分二十秒）を中心として千メートルの半径を有する円内の海面	洲本港燈台（北緯三十四度二十分三十八秒東経百三十四度五十四分三秒）を中心として千メートルの半径を有する円内の海面及び洲本川最下流道路橋下流の河川水面	高崎南端から二百二十度引いた線、梅崎北端から二百八十五度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面	釣島鼻から百三十五度引いた線及び陸岸により囲まれた海面	北防波堤突端を中心として千メートルの半径を有する円内の海面及び河川水面	西防波堤突端を中心として五百メートルの半径を有する円内の海面及び都志川大橋下流の河川水面	南防波堤突端を中心として五百メートルの半径を有する円内の海面及び郡家川大橋下流の河川水面	北防波堤基点を中心として千メートルの半径を有する円内の海面	熊野川口両岸突端を結んだ線と熊野川鉄橋との間の河川水面中和歌山県地先部分	磯崎（北緯三十三度四十分五十四秒東経百三十五度五十九分二十七秒）から鈴島北端まで引いた線、同島東端から孔島東端まで引いた線、同島東端から二百八十五度引いた線及び陸岸により囲まれた海面	宇久井鼻から駒崎まで引いた線、狐島東端から中山北端まで引いた線、同地点から百十度引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに長野川最下流鉄橋下流の河川水面	大石原鼻からシヶ島鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	懐山山頂から耳ノ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	狼畑山山頂から二百三十五度四百五十分メートルの地点を中心として七百メートルの半径を有する円内の海面並びに古座川大橋及び小橋各下流の河川水面	橋杭一ノ島から稻荷島を見透した線、橋杭一ノ島から二百二度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面

鳥取		鳥根	
日置	田辺	石見	江津
御坊	湯浅広	浜田	江津
由良	箕島	津	江津
和歌山下	津	鳥取	鳥取
境	米子	赤碓	赤碓
鳥取	鳥取	網代	網代
田後	田後	田後	田後
日置川口兩岸突端を結んだ線と日置川鉄橋との間の河川水面	番所鼻から斎田崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに会津川会津橋下流の河川水面	益田町大字下吉田と同町大字高津の境界海岸（北緯三十四度四十分三十分秒東経百三十一度四十九分十二秒）を中心として五百メートルの半径を有する円内の海面及び高津川高角橋下流の河川水面	益田町大字下吉田と同町大字高津の境界海岸（北緯三十四度四十分三十分秒東経百三十一度四十九分十二秒）を中心として五百メートルの半径を有する円内の海面及び高津川高角橋下流の河川水面
樺現磯（三・五メートル）から九十度引いた線、同磯から二百九十五度二メートルの地点まで引いた線、同地点から三十度引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに日高川天田橋、西川大橋及び小橋各下流の河川水面	神谷崎から駿島北端まで引いた線、同島南端から長崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに由良川由良橋下流の河川水面	黒崎から馬島鼻まで引いた線、同島千疊敷鼻から入道鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに浜田川最下流道路橋下流の河川水面	渡津三角点（一三八・八メートル）（北緯三十五度零分四十五秒東経百三十二度四十分三十分秒）から二百七十度千四百メートルの地点を中心として二千三百メートルの半径を有する円内の海面及び江川橋下流の河川水面
地ノ鳥鹿ノ首から田倉崎及び目取鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに紀ノ川北島橋、加茂川硯橋及び女良川旭橋各下流の河川水面	外ノ江西端から金毘羅山山頂まで引いた線、同線に接続する同線以東の陸岸及び境港導燈の前燈（北緯三十五度三十二分四十分秒東経百三十三度四十分三十分秒）を中心として四百メートルの半径を有する円弧により囲まれた中江ノ瀬戸及び美保湾の海面	賀露港防波堤燈柱（北緯三十五度三十二分三十分三十分秒東経百三十四度一分十二秒）から百三十二度二百七十メートルの地点を中心として千五百メートルの半径を有する円内の海面及び河川水面	賀露港防波堤燈柱（北緯三十五度三十二分三十分三十分秒東経百三十四度一分十二秒）から百三十二度二百七十メートルの地点を中心として千五百メートルの半径を有する円内の海面及び河川水面
八尋鼻から三百十五度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面	西防波堤電燈（北緯三十五度三十分三十分秒東経百三十三度三十九分三十七秒）を中心として千八百メートルの半径を有する円内の海面	鷺島から二百七十度に引いた線、駒山崎から零度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに蒲生川最下流道路橋下流の河川水面	鷺島から二百七十度に引いた線、駒山崎から零度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに蒲生川最下流道路橋下流の河川水面
向島を中心として八百メートルの半径を有する円内の海面			

岡山	
仁方	久手
大社	惠雲
加賀	七類
美保閑	松江
安来	西郷
浦郷	日生
片上	鶴海
牛窓	西大寺
小串	岡山
荒布場鼻から妻島西端まで引いた線、同島東端から広出鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	久手町と鳥井村の境界海岸を中心として千三百メートルの半径を有する円内の海面
神戶川口右岸突端から笹子島北西端を見透した線及び陸岸により囲まれた海面	生洲鼻から男島北端を見透した線及び陸岸により囲まれた海面
瀬戸鼻突端から馬島北端まで引いた線、同島西南端から魚見山鼻西端（松ヶ崎）まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	九島西端から二百二十二度に引いた線、同島東端から青木島北端まで引いた線、同島南端から二百二十二度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
石燈籠を中心として五百メートルの半径を有する円内の海面	大橋川口右岸突端を中心として二千メートルの半径を有する円内の海面並びに末次鼻から嫁ヶ島を見透した線以東の突道湖水面及び大橋川河川水面
油壺鼻から龜島北端まで引いた線、同地点から伯太川口右岸突端まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	高瀬崎から鳥貝崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
白崎鼻からニゲ鼻まで引いた線、獅子鼻から鳥根鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	松ヶ鼻からツブノ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに中州川新橋下流の河川水面
伊里川口右岸突端から前島（梶島）東端まで引いた線、同島北端から生崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	隣尾鼻から高目鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
馬立鼻から前島荒崎まで引いた線、同島城ヶ鼻から零度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面	九幡西突堤突端から外波崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに吉井川永安橋下流の河川水面
東山東端から外波崎まで引いた線、九幡西突堤基点から大浦礁を見透した線及び陸岸により囲まれた海面中小串村地先部分	高島北端から零度に引いた線、同島南端から百八十度引いた線、松尾鼻から零度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに旭川京橋、中橋及び小橋各下流の河川水面

字野	高辺岬から下島島西端及び飛州を経て蛸崎まで引いた線並びに陸岸により囲まれた海面
日比	貝掛鼻から松ヶ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
琴浦	和井田三角点(九一・九メートル)から百七十度千メートルの地点から鶴石鼻防波堤突端を見透した線及び陸岸により囲まれた海面
味野	和井田三角点(九一・九メートル)から百七十度千メートルの地点から百八十度千二百メートルの地点まで引いた線、同地点から百七十度引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに大川大正橋下流の河川水面
下津井	燈籠崎から九十度引いた線及び陸岸により囲まれた海面
水島	大島(王島山)三角点(九四メートル)から二百七十度千九百メートルの地点を中心として二千メートルの半径を有する円内の海面
玉島	山ノ端三角点(三一メートル) (北緯三十四度三十一分十三秒東経百三十三度三十九分三十九秒) から百八十度引いた線、高梁川右岸導水堤突端から二百七十度引いた線及び陸岸により囲まれた海面
笠岡	古山城三角点(六九メートル) (北緯三十四度二十九分五十二秒東経百三十三度三十分三十二秒) を中心として九百メートルの半径を有する円内の海面
福山	釈迦ヶ端(北緯三十四度二十七分六秒東経百三十三度二十四分五十三秒) から四十九度引いた線及び陸岸により囲まれた海面
鞆	仙酔島祇園岬から三百六度引いた線、同島鳥ノ口岬から鞆町字浜狐崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
尾道系崎	犬吠山山頂から岩子島三角点(一一三メートル)まで引いた線、同島鶏小島から同島布刈鼻まで引いた線、同島大磯鼻から戸崎まで引いた線、同島松ヶ鼻を中心として千五百メートルの半径を有する円弧及び陸岸により囲まれた海面
忠海	猿ヶ鼻から大谷鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
竹原	月見鼻からの場ノ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
吳	豆倉鼻から百九十九度千八百メートルの地点まで引いた線、同地点から舞舞尻鼻(北緯三十四度十二分十五秒東経百三十二度三十二分四十五秒)まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面、下猫崎から二百七十度引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに大長ヶ鼻から二百六十五度引いた線及び陸岸により囲まれた海面
広島	観音崎、岬島南端、似島東南端、同島地獄鼻、大カクマ島南端、津久根島南端及び八幡川口左岸突端を順次に結んだ線並びに陸岸により囲まれた海面

廿日市	住吉新開南東端を中心として七百メートルの半径を有する円内の海面
大竹	九子山三角点(三〇一メートル)から六十五度千六百メートルの地点を中心として二千三百メートルの半径を有する円内の海面
土生	平内島北端から三百二十九度引いた線、同島東端から生名島波間田鼻まで引いた線、同島殿島突端から引島伊勢ヶ鼻まで引いた線、同地点から因ノ島宇崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
重井	長串鼻から小細島北端まで引いた線、同島西端から百八十八度引いた線及び陸岸により囲まれた海面
瀬戸田	孔蔵寺山三角点(六七メートル)を中心として二千メートルの半径を有する円内の海面
鮎崎	鮎崎鼻から佐組島東端まで引いた線、同島西端から生野島馬取鼻(北緯三十四度十七分六秒東経百三十四度五十五分四十二秒)まで引いた線、同島復迫鼻(北緯三十四度十六分五十六秒東経百三十二度五十五分四十分)から小琴ノ鼻(北緯三十四度十六分四十六秒東経百三十二度五十五分四十六秒)まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
木ノ江	高山鼻から室崎鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
御手洗	岡村島西端から平羅島北端を見透した線、岡村島南端観音崎から大里村一法寺山三角点(四四九メートル)まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
大西	長島三角点(七五メートル)から同山三角点(一一二メートル)まで引いた線、長島三角点から権現山三角点(二〇七メートル)まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
蒲刈	下蒲刈島太平山三角点(二八二メートル)から九十五度引いた線、同島白崎、同地点から八十度五千二百メートルの地点、同地点から百七度二千六百メートルの地点及び上蒲刈島三崎を順次に結んだ線並びに陸岸により囲まれた海面
殿島	小名切岬(一四四メートル)から水晶山東突端(北緯三十四度十七分三十五秒東経百三十二度十八分五十七秒)まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
山口	阿多島長浦鼻からそれぞれ津川口右岸突端及び装束鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに今津川最下流道路橋下流の河川水面
岩国	久賀町と蒲野村の境界海岸(北緯三十三度五十七分三十五秒東経百三十二度十四分五十秒)から大崎鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
久賀	安下崎から龍崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
安下庄	津長鼻から十七度引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに屋代川屋代川橋下流の河川水面
小松	

栗野	特牛	小串	厚狭	小野田	宇部	秋穂	三田尻中関	徳山下松	室積	平生	上関	室津	柳井
栗野口崎西方三角点(五六メートル)から九十度八百メートルの地点を中心として八百メートルの半径を有する円内の海面及び栗野川鉄橋下流の河川水面	特牛燈台(北緯三十四度十八分五十八秒東経百三十度五十三分三十八秒)から百八十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面	龍宮島北端から七十三度に引いた線、同島南端から松谷鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	宮崎から細地ヶ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに厚狭川下津橋下流の河川水面	小野田港防波堤燈台(北緯三十三度五十八分十二秒東経百三十一度十分二秒)を中心として千七百メートルの半径を有する円内の海面及び有帆川最下流道路橋下流の河川水面	宇部岬から二百六十度に引いた線、本山岬から百十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに真諦川(新川)最下流鉄橋及び厚東川大橋各下流の河川水面	千石岩(北緯三十三度五十九分十秒東経百三十一度二十五分三十六秒)から岩屋ノ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	龍宮岬から同島翁崎まで引いた線、同島牛ヶ頭から中関港燈柱(北緯三十三度五十九分四十五秒東経百三十一度三十二分四十秒)まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	茶臼山山頂から笠戸島鎌石岬まで引いた線、同島龜岩から馬島金崎まで引いた線、大津島丸山崎から四十鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	鼓ヶ浦鼻から赤岩まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	梶取岬(梶取崎)から馬島三角点(一一〇メートル)まで引いた線、同三角点から六十四度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに田布施川八海橋下流の河川水面	唐釜(一九メートル)から長島奈古屋崎まで引いた線、同島赤石鼻から横島大石鼻まで引いた線、同地点から四十五度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面上中関村地先部分	唐釜(一九メートル)から長島奈古屋崎まで引いた線、同島赤石鼻から横島大石鼻まで引いた線、同地点から四十五度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面上中関村地先部分	黒島鼻から三百四十七度千九百五十メートルの地点を中心として二千メートルの半径を有する円内の海面及び片野川最下流鉄橋下流の河川水面

山口	徳島	仙崎	萩	須佐	江崎	開門	撫養	徳島	小松島	富岡	橋	由岐	日和佐	牟岐	浅川	穴喰
		ヤカワ鼻(屋海鼻)から青海島千貫鼻まで引いた線、王子鼻から百八十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに三隅川最下流道路橋下流の河川水面	大瀬鼻から笠山山頂まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに松本川最下流道路橋下流の河川水面	海苔石から大神島三角点(四六メートル)を見透した線及び陸岸により囲まれた海面	宇生ヶ崎から布鼻(北緯三十四度三十九分四十一秒東経百三十一度三十八分十二秒)まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	舊ヶ巢山山頂から三百二十度に引いた線、竹ノ子島合場鼻から和合良島島頂まで引いた線、同島頂から二百三十度に引いた線、根嶽山頂から太郎ヶ瀬鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	妙見山三角点(六四・二メートル)を中心として二千三百メートルの半径を有する円内の海面及び撫養川最下流道路橋下流の河川水面	徳島港防波堤燈台(北緯三十四度二分五十一秒東経百三十四度三十五分五十九秒)から三百一十五度千五百メートルの地点を中心として千五百メートルの半径を有する円内の海面並びに新町川、園瀬川及びこれらの支流各最下流道路橋下流の河川水面	和田ノ鼻燈柱(北緯三十四度零分二十一秒東経百三十四度三十八分十五秒)から大崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに神代瀬川最下流鉄橋及び立江川最下流道路橋各下流の河川水面	除三角点(六六・一メートル)から三十度千六百メートルの地点を岡橋、那賀川及び旧那賀川各最下流道路橋各下流の河川水面	龍玉崎を中心として二千三百メートルの半径を有する円内の海面及び河川水面	足摺岬から籠野島北端を経て東由岐浦南端まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	日和佐川口右岸突端を中心として千メートルの半径を有する円内の海面	小浪岬から仏崎(北緯三十三度三十九分十二秒東経百三十四度二十五分十二秒)まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに牟岐川最下流道路橋下流の河川水面	網代崎から零度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面	穴喰町南方三角点(一九六メートル)から七十四度千五百五十メートルの地点を中心として千メートルの半径を有する円内の海面並びに穴喰川穴喰橋及び新港橋各下流の河川水面

香川

豊浜	観音寺	仁尾	詫間	多度津	丸亀	坂出	香西	高松	志度	津田	三本松	引田	坂手	草壁	池田
水津点(四・五七メートル)(北緯三十四度四分六秒東経百三十三度三十八分二十八秒)から三百五十五度七メートルの地点を中心として千メートルの半径を有する円内の海面	観音寺港南防波堤燈台(北緯三十四度七分二十八秒東経百三十三度三十八分六秒)から七十二度四十分四メートルの地点を中心として千五百メートルの半径を有する円内の海面並びに財田川及び一ノ谷川各最下流道路橋下流の河川水面	大鷲島北東端から五十四度に引いた線、同島南端から小鷲島北西端まで引いた線、同島南端から百三十五度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面	香田鼻から零度に引いた線、岩島(三・四メートル)からそれぞれ二百七十度及び百八十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに高瀬川洲崎橋下流の河川水面	多度津港内港燈台(北緯三十四度六分七秒東経百三十三度四十四分四十四秒)から三十度二百六十メートルの地点を中心として千三百メートルの半径を有する円内の海面	土器川口左岸突端、上真島三角点(三・七メートル)、下真島三角点(三・二メートル)及び金倉川口右岸突端を順次に結んだ線及び陸岸により囲まれた海面並びに塩入川御供所橋下流の河川水面	蛸崎から沙彌島マユ鼻まで引いた線、同鼻から総社川口左岸突端まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	芝山山頂(四五メートル)から零度百五十メートルの地点を中心として千メートルの半径を有する円内の海面	高松港西防波堤燈台(北緯三十四度二分七秒東経百三十四度三分九秒)から九十五度五百メートルの地点を中心として二千八百メートルの半径を有する円内の海面及び同円内の新川及び春日川の河川水面並びに詰田川鉄橋下流の河川水面	燈籠鼻から二百七十四度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面	長尾鼻(鶴部鼻)から三百十九度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに津田川津田川橋下流の河川水面	湊川口寺町三角点(三・八メートル)から二百七十度千二百メートルの地点を中心として千五百メートルの半径を有する円内の海面	引田鼻から馬宿川口左岸突端まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに小海川御幸橋下流の河川水面	碓石山三角点(四三五メートル)から二百四十七度千八百五十メートルの地点を中心として千五百メートルの半径を有する円内の海面	赤崎から三百十五度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面	飛火崎(飛岬)から沖ノ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面

愛媛

土庄	直島	深浦	宇和島	吉田	三瓶	八幡浜	川之石	三崎	三机	長浜	郡中	松山	北條	菊間	今治	壬生川
宮ノ鼻から百八十度に引いた線、永代橋及び陸岸により囲まれた海面	直島角埼東北端、向島荒ヶ鼻、家島東端、同島西端及び直島重石ノ鼻を順次に結んだ線並びに陸岸により囲まれた海面	荷箸鼻から零度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面	戒鼻から零度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面	君ヶ浦水津点(三・五九メートル)から二百七十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面	御手洗鼻から竜王崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	城ヶ浦鼻から三百四十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面	松ヶ鼻から丸岩鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	オミ岬から大島井瀆を経て大島井まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	襖鼻から走手鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	長浜港防波堤燈台(北緯三十三度三十六分五十四秒東経百三十二度二十九分十八秒)から二百四十九度四百メートルの地点を中心として九百メートルの半径を有する円内の海面	栗町水津点(二・八八メートル)(北緯三十三度四十五分東経百三十三度四十二分)から零度三百五十メートルの地点を中心として千メートルの半径を有する円内の海面	興居島黒崎から百六十七度に引いた線、同島神崎から白石鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	北條港燈柱(北緯三十三度五十八分二十一秒東経百三十二度四十六分二十四秒)を中心として千メートルの半径を有する円内の海面	菊間港防波堤突端燈台(北緯三十四度二分東経百三十二度五十分二十二秒)を中心として七百メートルの半径を有する円内の海面及び菊間川最下流鉄橋下流の河川水面	蒼社川口右岸突端から零度に引いた線、大浜燈台(北緯三十四度五分十二秒東経百三十二度五十九分三十八秒)から百二十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面	明神川口三角点(四・七メートル)(北緯三十三度五十七分八秒東経百三十三度五十二秒)を中心として四千メートルの半径を有する円内の海面中同三角点から六十七度に引いた線以南の海面

西條	三角点(四・四メートル)(北緯三十三度三十五分三十分東經百三十三度十分四十二秒)を中心として二千メートルの半径を有する円内の海面	
新居浜	御代島三角点(七五メートル)から百三十五度千メートルの地点を中心として二千メートルの半径を有する円内の海面	
三島	三島港防波堤燈台(北緯三十三度五十九分東經百三十三度三十二分四十二秒)から二百三十三度三十五メートルの地点を中心として千メートルの半径を有する円内の海面	
川之江	城山三角点(六二・二メートル)から三十一度六百メートルの地点を中心として千メートルの半径を有する円内の海面	
岡村	岡村島觀音崎から同島竜神岬まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	
宮浦	大三島御串山泊ヶ鼻から同島道明ヶ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	
伯方	伯方島金ヶ崎から同島六ヶ鼻(矢里頭崎)まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面	
高知	甲浦	唐人ヶ鼻東端を中心として千メートルの半径を有する円内の海面
	室戸岬	手斧瀨南端を中心として千メートルの半径を有する円内の海面
	室津	馬箸南西端を中心として千メートルの半径を有する円内の海面及び室津川最下流道路橋下流の河川水面
	奈半利	奈半利川口左岸突端を中心として千五百メートルの半径を有する円内の海面及び奈半利川最下流道路橋下流の河川水面
	高知	龍頭崎燈台(北緯三十三度二十九分三十四秒東經百三十三度三十四分三十三秒)から百八十八度五百メートルの地点まで引いた線、同地点から九十度千八百メートルの地点まで引いた線、同地点から零度下田川及び長浜川各最下流道路橋下流の河川水面
	宇佐	白ノ鼻から零度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
	須崎	角谷ノ岬からコノギノ鼻(神木ノ鼻)まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに桜川最下流道路橋下流の河川水面
	久礼	大野崎から二百十五度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
	上ノ加江	加江崎から押岡崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
	佐賀	鹿島東端を中心として千メートルの半径を有する円内の海面並びに伊與喜川佐賀橋下流の河川水面
	上川口	上川口三角点(四七・五メートル)を中心として千百メートルの半径を有する円内の海面及び蟻川最下流道路橋下流の河川水面

下田	道崎三角点(五五メートル)を中心として三千メートルの半径を有する円内の海面並びに四万十川山路渡船場から零度に引いた線以東の後川及び四万十川の河川水面
清水	大浦鼻から遠見崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
方島	大島東端及び西端からそれぞれ零度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
加布里	鷲ノ首から配崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
博多	道切(溝切)から残島天狗鼻まで引いた線、同地点から碁石鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに石堂川及び那珂川各最下流道路橋下流の河川水面
大島	大島加代鼻から百八十八度に引いた線、同島曾根鼻から九十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面
芦屋	魚見山三角点(四三メートル)を中心として千七百メートルの半径を有する円内の海面及び河川水面
荻田	神ノ島三角点(五七メートル)を中心として三千メートルの半径を有する円内の海面
宇島	宇島港防波堤燈柱(北緯三十三度三十七分三十三秒東經百三十一度七分三十九秒)を中心として二千五百メートルの半径を有する円内の海面及び桂倉川最下流道路橋下流の河川水面
三池	三池港燈台(北緯三十三度零四分四秒東經百三十三度三十分四十分)を中心として二千七百メートルの半径を有する円内の海面(船きよを含む)
大牟田	四ツ山山頂から八度千九百メートルの地点を中心として四千五百メートルの半径を有する円内の海面中三池港境界線以北の海面及び諏訪川最下流鉄橋下流の河川水面
若津	浜武村三角点(七・一メートル)(北緯三十三度八分三十分東經百三十三度二十二分二十七秒)を中心として二千七百メートルの半径を有する円内の海面及び筑後川中島北東端から百三十五度に引いた線以南の筑後川の河川水面中福岡県地先部分
伊万里	佐賀県と長崎県の境界海岸(北緯三十三度二十分十四秒東經百二十九度四十七分三十六秒)から福島白岩鼻まで引いた線、煤屋崎から三百十五度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに伊万里川最下流道路橋下流の河川水面
呼子	友崎から加部島宮崎まで引いた線、同島立石崎から波戸崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
唐津	高島北端から二百九十三度に引いた線、同島南東端から百八十八度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに松浦川松浦橋下流の河川水面

<p>住ノ江 諸富</p>	<p>船津川口右岸突端(北緯三十三度十分東経百三十度十六分四十九秒)から二百七十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに住ノ江川の牛津川流入口下流の河川水面 搦三角点(四・八メートル)から百八十度に引いた線、大中島南西端から百三十五度に引いた線、太堂川口左岸突端から百三十五度に引いた線及び同地点から三百十五度に引いた線により囲まれた河川水面中佐賀県地先部分</p>
<p>長崎 島原 口ノ津 小浜 茂木 脇岬 長崎 式見 瀬戸 大村 崎戸 佐世保 相浦</p>	<p>梶掛瀬(北緯三十二度四十五分二十六秒東経百三十度二十三分二秒)から二百七十度に引いた線、同地点から上島嶮干瀬、子持島及び鷹島を経て龍宮島東端まで引いた線、同島北端から三百三十七度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面 宮崎鼻から百八十度に引いた線、白間崎から九十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面 高石から小田鼻石まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 汐見崎を中心として二千メートルの半径を有する円内の海面 井上鼻(北緯三十二度三十四分五十六秒東経百二十九度四十七分四十四秒)から甲瀬及び中島南端を経て祇園崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 観音崎から神ノ島西端を経て藤ノ尾島長刀崎まで引いた線、同島三角点(四六・二メートル)から百八十度に香焼島まで引いた線、同島石燈籠ノ鼻から堂ノ崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに浦上川及び中島川各最下流道路橋下流の河川水面 端崎から神楽島立標まで引いた線、同標から四十五度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面 鎌崎西端から七十五度に引いた線、同地点から福島西端まで引いた線、同島南端から百十六度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面 玖島崎、白島南端、カノウ島島頂(三九メートル)及びソウケ島島頂(二五メートル)を順次に結んだ線及びソウケ島島頂から二十五度に引いた線並びに陸岸により囲まれた海面 鶴崎から崎戸島北西端まで引いた線、同島南端から芋島三角点(一メートル)まで引いた線、同三角点から折瀬ノ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 向後崎から寄船崎(水尻鼻)まで引いた線、猪ノ首鼻から口木崎(朽木崎)まで引いた線、フル崎から針尾島三ツ岳山頂(二八メートル)まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 大崎から三百四十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面</p>
<p>白浦 江迎 田平 今福 富江 玉ノ浦 岐宿 奈留島 奈良尾 有川 笛吹 平戸 津吉 生月 大島 芦辺</p>	<p>魚見崎からコゴ瀬まで引いた線、同瀬から黒島を見透した線及び陸岸により囲まれた海面 銭立鼻から高櫛島西端を見透した線及び陸岸により囲まれた海面並びに江迎川江迎橋下流の河川水面 波戸崎から平戸島南龍崎まで引いた線、同地点から九十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面 野崎から雁尾鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 福江島天神崎から三十度千メートルの地点まで引いた線、同地点から石切鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 和島北端から三百十五度に引いた線、同島東端から百八十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面 福江島小浦北端から島山島西端まで引いた線、同島黒瀬崎から九十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面 福江島針ノメノ鼻から沖ノ平瀬北端を経て尼崎まで引いた線、同助鼻からヒキ瀬まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 奈留島掛り先鼻から末津島西端まで引いた線、同島南端から奈留島鳴神鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 中通島福見崎から二百二十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面 中通島野首崎から二百四十九度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面 一本松鼻からエビス鼻まで引いた線、穴ノ口から内ノ雷鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 平戸島山姥崎から黒子島東端を経て坊主瀬ノ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 平戸島坊山崎から待鹿崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 生月島鳥瀬崎から九十度千五百メートルの地点まで引いた線、同地点から百八十度に引いた線、呼崎から潮見崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 的山大島曲鼻から百八十度六百メートルの地点まで引いた線、同地点から九十度に引いた線、ツルノサガリ鼻から百八十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面 宍岐若宮崎から竜神岬(竜神鼻)まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面</p>

熊本		郷ノ浦	勝本	比田勝	佐須奈	巖原	豆酸
水俣		佐敷	八代	三角	百貫	長洲	姫戸
明神崎を中心として千七百メートルの半径を有する円内の海面 鶴木山番所ノ鼻(北緯三十二度十七分五十六秒東経百三十度二十八分二十四秒)から唐船岩を経て京泊鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに湯浦川右岸の佐敷町と湯浦村の境界から二百二十五度に引いた線以北の湯浦川及び佐敷川最下流鉄橋下流の河川水面 加賀島三角点(二八・七メートル)を中心として五千メートルの半径を有する円内の海面並びに前川及び球磨川各最下流道路橋下流の河川水面 瀬戸ノ鼻から三角港燈台(北緯三十二度三十七分十八秒東経百三十度二十六分四十八秒)まで引いた線、大矢野島塔ヶ崎から千東島六四郎鼻まで引いた線、黒崎から百八十度に引いた線、戸馳島燈台(北緯三十二度三十四分二十三秒東経百三十度二十九分二十七秒)から二百十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面 権現山三角点(二七三メートル)から二百九十八度二千八百五十五メートルの地点を中心として千八百メートルの半径を有する円内の海面並びに同三角点から百八十度に引いた線以西の白川及び坪井川の河川水面 暴風信号標跡(北緯三十二度五十五分四十四秒東経百三十度二十六分三十七秒)を中心として千三百メートルの半径を有する円内の海面 天草上島小島鼻(北緯三十二度二十六分十五秒東経百三十度二十五分)から小島を経て雨龍崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面		香岐細崎から烏帽子崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 名島島南東端から百三十七度に引いた線、同島北端から若宮島北東端まで引いた線、同島西北端から香岐島屋鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 対島上島尉殿崎から蠣ノ崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 対島上島立場崎からトロッコ崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに浦之浜川及び大戸川各最下流道路橋下流の河川水面 対島下島盾崎から耶良崎(寢釈迦鼻)まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 対島下島豆酸崎から小母崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面					

福岡		本渡	牛深	富岡	鬼池	中津	長洲	高田	竹田津	国東	守江	別府	大分	鶴崎	佐賀関	臼杵	津久見
大分																	
大分		<p>天草下島茂木根崎から百三十五度に引いた線、五色島三角点(一七・八メートル)からそれぞれ九十度及び二百七十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに広瀬川今釜橋、舟橋川小松原橋、町山口川昭和橋、南川昭南橋及び亀川明龜橋各下流の河川水面 天草下島宮崎三角点(五二メートル)を中心として二千二百メートルの半径を有する円内の海面中下須島天附三角点(四三メートル)から零度に引いた線以東の海面 天草下島巴崎から百六十度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面 鬼池港防波堤燈台(北緯三十二度三十二分三十八秒東経百三十度一分三十一秒)を中心として八百メートルの半径を有する円内の海面</p> <p>大分</p> <p>大分江新開三角点(四・三メートル)(北緯三十三度三十六分四十六秒東経百三十一度十二分二十四秒)を中心として三千メートルの半径を有する円内の海面及び山国川最下流鉄橋下流の河川水面 駅館川小松橋東端を中心として千八百メートルの半径を有する円内の海面及び駅館川小松橋下流の河川水面 桂川右岸東突堤基点を中心として二千五百メートルの半径を有する円内の海面並びに桂川桂橋及び寄藻川浮殿橋各下流の河川水面 琵琶崎から太郎岩を経て龜崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 田深川口右岸突堤を中心として千メートルの半径を有する円内の海面及び田深川港橋下流の河川水面 権現鼻(崩レ鼻)から四十五度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに八坂川錦江橋及び高山川永代橋各下流の河川水面 高崎山山頂から松ヶ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 大分港北突堤燈台(北緯三十三度十四分五十四秒東経百三十一度三十五分二十四秒)を中心として千八百メートルの半径を有する円内の海面 大洲三角点(一・六メートル)(北緯三十三度十六分四秒東経百三十一度四十分四十四秒)から百八十七度千四百メートルの地点を中心として四千メートルの半径を有する円内の海面並びに大野川及び乙津川各最下流鉄橋下流の河川水面 流泉鼻から馬ノ礁まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面 天神ヶ鼻から三百三十七度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面 千怒崎から横浦崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに青江川最下流鉄橋下流の河川水面</p>															

宮崎	<p>浦江 佐伯</p> <p>番匠川口右岸突端から東島東端まで引いた線、下り松鼻から大入島守後鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに長島川海運橋及び中江川、番匠川各最下流道路橋各下流の河川水面</p> <p>米搗鼻から雀ヶ瀬鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面</p>
鹿兒島	<p>北浦 延岡 土々呂 細島 宮崎 内海 油津 外浦 福島</p> <p>投石礁から烏帽子礁まで引いた線、同礁から三百四十二度に引いた線及び投石礁から三百四十六度に引いた線並びに陸岸により囲まれた海面</p> <p>北川口左岸山頂(二五八メートル)から二百六十度千メートルの地点を中心として二千五百メートルの半径を有する円内の海面及び河川水面</p> <p>ヨボ崎からタカチ著に引いた線、同著から百七十八度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面</p> <p>松ヶ鼻、イクイ落西端、乙島三角点(七九メートル)及び倉戸鼻を順次に結んだ線並びに陸岸により囲まれた海面</p> <p>今村三角点(二・一メートル)を中心として四千メートルの半径を有する円内の海面及び大淀川高松橋下流の河川水面</p> <p>内海港防波堤燈台(北緯三十一度四十五分七秒東経百三十一度二十八分三十八秒)を中心として千三百メートルの半径を有する円内の海面及び内海川最下流道路橋下流の河川水面</p> <p>尾伏鼻から油津港導燈低燈(北緯三十一度三十三分十九秒東経百三十一度二十三分五十八秒)まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに堀川運河水面</p> <p>観音崎から祇園崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに濁上川黒島橋下流の河川水面</p> <p>隠現鼻を中心として千三百メートルの半径を有する円内の海面及び河川水面</p>
鹿兒島	<p>志布志 内之浦 大泊 大根占 鹿屋</p> <p>志布志港導燈低燈(北緯三十一度二十八分十二秒東経百三十一度六分四十一秒)を中心として千九百メートルの半径を有する円内の海面</p> <p>火ノ崎から高崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに広瀬川内之浦橋下流の河川水面</p> <p>波山鼻を中心として千五百メートルの半径を有する円内の海面</p> <p>城ヶ崎突端を中心として千五百メートルの半径を有する円内の海面</p> <p>北防波堤基点を中心として千メートルの半径を有する円内の海面</p>
垂水	<p>垂水三角点(八三・八メートル)(北緯三十一度二十九分三十秒東経百三十度四十二分二十五秒)から三百四十五メートルの地点を中心として二千メートルの半径を有する円内の海面及び本城川垂水橋下流の河川水面</p>
福山	<p>若御子鼻(若尊鼻)から宮浦川口まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面</p>
加治木	<p>防波堤基点を中心として八百メートルの半径を有する円内の海面並びに網掛川網掛橋及び日木山川日木山橋各下流の河川水面</p>
鹿兒島	<p>脇田川口左岸突端から九十度五千五百五十メートルの地点まで引いた線、同地点から神瀬(二・二メートル)を見透した線及び陸岸により囲まれた海面並びに甲突川最下流道路橋下流の河川水面</p>
山川	<p>大山崎から金比羅ノ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面</p>
枕崎	<p>赤崩鼻からカタ鼻まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面</p>
野間池	<p>山神鼻を中心として千メートルの半径を有する円内の海面</p>
串木野	<p>串木野港北防波堤燈台(北緯三十一度四十二分二十五秒東経百三十一度十五分四十秒)を中心として千九百メートルの半径を有する円内の海面及び五反田川最下流道路橋下流の河川水面</p>
川内	<p>黒瀬岩北端(北緯三十一度五十分二十九秒東経百三十度一分四十八秒)を中心として千メートルの半径を有する円内の海面並びに川内川最下流鉄橋下流の河川水面</p>
阿久根	<p>阿久根港防波堤燈台(北緯三十二度零分五十二秒東経百三十度一分四十二秒)を中心として二千メートルの半径を有する円内の海面及び高松川最下流道路橋下流の河川水面</p>
米ノ津	<p>米ノ津港北防波堤燈台(北緯三十二度七分三十八秒東経百三十度二十分三十九秒)を中心として千九百メートルの半径を有する円内の海面及び米ノ津川最下流道路橋下流の河川水面</p>
西之表	<p>種子島箱崎から三十一度引いた線及び陸岸により囲まれ海面</p>
島間	<p>西防波堤基点を中心として五百メートルの半径を有する円内の海面</p>
中甌	<p>上甌島倉妻崎から串崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面</p>
手打	<p>下甌島津口鼻(手打崎)三角点(一六二メートル)から三百二十度五百メートルの地点を中心として千メートルの半径を有する円内の海面</p>

一 湊
 平松山三角点（一六四メートル）を中心として千八百メートルの半
 径を有する円内の海面及び一湊川最下流道路橋下流の河川水面
 屋久島塚崎から肥瀬ノ崎まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面
 並びに宮之浦川宮之橋下流の河川水面

附則

- 1 この法律は、公布の日から施行する。
- 2 港則法（昭和二十三年法律第七十四号）の一部を次のように改正する。
 別表中「夷」を「阿津」に、「伏木東岩瀬」を「伏木富山」に改める。
- 3 水先法（昭和二十四年法律第二百一十一号）の一部を次のように改正する。
 別表中「伏木東岩瀬港」を「伏木富山港」に改める。

同日予備審査のため、本委員会に左の事件を付託された。
 一、水先法の一部を改正する法律案（案）
 水先法の一部を改正する法律案
 水先法（昭和二十四年法律第二百一十一号）の一部を次のように改正する。
 別表中室蘭水先区の項の前に次の一項を加える。

附則

この法律は、公布の日から施行する。

釧路水先区
 北海道釧路崎燈台（北緯四十二度五十八分二秒東経百四十四度二十二分三十八秒）から二百七十度三千七百メートルの地点まで引いた線、同地点から零度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面（釧路港に属する河川水面を含む。）

昭和二十六年三月六日印刷

昭和二十六年三月七日發行

參議院事務局

印刷者 印刷所